

BOLETIN OFICIAL
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura

Pamplona, 12 de mayo de 2010

NÚM. 53-1

S U M A R I O

SERIE I:

Planes, Comunicaciones y Programas:

—III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016) (Pág. 2).

(El Plan se publica en dos volúmenes del Boletín Oficial, números 53-1 y 53-2)

**Serie I:
PLANES, COMUNICACIONES Y PROGRAMAS**

III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016)

En sesión celebrada el día 26 de abril de 2010, la Mesa del Parlamento de Navarra, previa audiencia de la Junta de Portavoces, adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

El Gobierno de Navarra, por Acuerdo de 19 de abril de 2010, ha remitido al Parlamento de Navarra, para que este se pronuncie, el III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016).

En consecuencia, previa audiencia de la Junta de Portavoces y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 201 del Reglamento, SE ACUERDA:

1.º Admitir a trámite el III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016).

2.º Disponer que el pronunciamiento sobre el mismo sea en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

3.º Ordenar su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra.

Pamplona, 26 de abril de 2010.

La Presidenta: Elena Torres Miranda

III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016)

ÍNDICE NÚM. 53.1

Introducción (Pág. 4).

1. Presentación y contenido (Pág. 4).

1.1. Antecedentes (Pág. 4).

1.2. Documento estratégico (Pág. 6).

2. Alcance y principales actuaciones (Pág. 8).

3. Metodología (Pág. 9).

4. Gestión del III Plan Director e información al Parlamento (Pág. 10).

5. Actualización del Plan Director de Carreteras (Pág. 11).

6. Magnitudes económicas del III Plan Director (Pág. 11).

7. Seguimiento de las propuestas y obras realizadas en el II Plan Director de Carreteras (Pág. 17).

PLANOS:

- Obras finalizadas y en servicio 2002-2008 y leyenda (Pág. 24).

- Obras en construcción y a contratar en 2009 y leyenda (Pág. 26).

8. Condicionantes ambientales del III Plan Director de Carreteras (Pág. 28).

8.1. Características medioambientales generales (Pág. 28).

8.2. Condicionantes ambientales: protección de los recursos naturales en Navarra (Pág. 28).

PLANOS:

- Espacios naturales protegidos y leyenda (Pág. 34).

9. Análisis de la situación actual de la Red de Carreteras (Pág. 36).

9.1. Clasificación y nuevo catálogo de la red (Pág. 36).

9.2. Nueva situación de la red (Pág. 36).

PLANOS:

- Clasificación de la Red (sin Red Local) (Pág. 38).

- Obras Clasificación de la Red Local (Pág. 39).

9.3. Características geométricas de la red (Pág. 40).

PLANOS:

- Anchuras de plataforma en autopistas, auto-vías, vías desdobladas y vías de altas prestaciones (Pág. 41).

- Anchuras de plataforma en la Red de Interés General (Pág. 42).
 - Anchuras de plataforma en la Red de Interés de la Comunidad Foral (Pág. 43).
 - Anchuras de plataforma en la Red Local (Pág. 4).
- 9.4. Evolución del tráfico 2000-2008 (Pág. 45).
- 9.5. Niveles de servicio (Pág. 49).

PLANOS:

- Tráfico de la Red (IMD 2007)(Pág. 49).
 - Evolución del tráfico. Tasa anual acumulada (Pág. 50).
- 9.6. Seguridad vial (Pág. 51).

ÍNDICE NÚM. 53.2

- 10.** Diagnóstico de la situación actual (Pág. 3).
- 10.1. Determinación de las necesidades de intervención (Pág. 3).
- 11.** Integración de la Red Foral con otras redes de carreteras (Pág. 4).
- 11.1. La planificación de la administración central (Pág. 4).
- 11.2. Los planes de carreteras de las comunidades autónomas y diputaciones forales limítrofes (Pág. 5).

PLANOS:

- Integración de la Red Foral con otras redes de carreteras (Pág. 9).
- 12.** La Red Foral y el planeamiento territorial (Pág. 10).
- 12.1. Planes de Ordenación Territorial (Pots) de Navarra (Pág. 10).
- 12.2. El caso particular de la red viaria de la comarca de Pamplona (Pág. 13).

PLANOS:

- IMD Comarca de Pamplona. Escenario E1 (incremento de 17.147 viviendas) (2016) (Pág. 16).
- IMD Comarca de Pamplona. Escenario E2 (incremento de 36.765 viviendas) (2026) (Pág. 17).
- IMD Comarca de Pamplona. Escenario E3 (incremento de 36.765 viviendas) (2016) (Pág. 18).

- IMD Comarca de Pamplona. Escenario E4 (incremento de 58.208 viviendas) (2026) (Pág. 19).
- IMD Comarca de Pamplona. Escenario E5 (E4 con súper ronda de Pamplona) (Pág. 20).

13. Características de las actuaciones (Pág. 21).

- 13.1. Criterios técnicos de diseño (Pág. 21).
- 13.2. Tipos de actuaciones (Pág. 23).

14. Propuesta de actuaciones (Pág. 23).**PLANOS:**

- Obras a incluir (excluida Red Local) y Leyenda (Pág. 24).
 - Obras a incluir en Red Local y leyenda (Pág. 26).
 - Detalle Comarca de Pamplona (Pág. 28).
- Descripción de las actuaciones (Pág. 29).

15. El Plan de Carreteras y la Conservación (Pág. 38).1

- 15.1. Conservación ordinaria (Pág. 38).
- 15.2. Centro avanzado de conservación de carreteras (Pág. 39).
- 15.3. Nuevos parques de conservación en los distritos (Pág. 40).
- 15.4. Refuerzo de firmes (Pág. 40).
- 15.5. Seguridad vial (Pág. 40).
- 15.6. Travesías y convenios (Pág. 40).
- 15.7. Inventarios de la red de carreteras (Pág. 41).

16. Evaluación ambiental estratégica (Pág. 41).

- 16.1. Consideraciones generales (Pág. 41).
- 16.2. Tramitación administrativa (Pág. 42).
- 16.3. Contenido de la Declaración de Incidencia Ambiental (Pág. 43).

17. Actuaciones del III Plan Director de Carreteras (Pág. 45).

INTRODUCCIÓN

El Plan Director de Carreteras de Navarra es el documento de planificación para el desarrollo y gestión de la Red de Carreteras de Navarra, entendida como una infraestructura pública determinante en el desarrollo económico de la Comunidad Foral, para su cohesión territorial y para el acceso de las empresas y ciudadanos a los lugares de actividad, trabajo, ocio, estudios y servicios públicos.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10.1 la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra, el Plan Director de Carreteras es el instrumento técnico y jurídico de planificación plurianual de las carreteras en el ámbito de la Administración de la Comunidad Foral.

Finalizada la vigencia del II Plan Director de Carreteras, es necesario disponer de un nuevo documento de planificación de carreteras para los próximos años, por lo que se ha procedido a la elaboración del III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009–2016, que define las actuaciones a realizar en dicho periodo.

Para su elaboración se ha seguido el procedimiento establecido en el artículo 14 de Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra, por lo que, una vez emitido el informe del Departamento de Economía y Hacienda, se remitió al resto de los Departamentos del Gobierno de Navarra para que se manifestaran sobre su contenido.

Posteriormente, se remitió al Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente el Estudio de Incidencia Ambiental del III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009–2016 para que éste comprobara su suficiencia desde el punto de vista medioambiental, el cual lo informó favorablemente.

Asimismo, dicho documento fue remitido al Servicio de Patrimonio Histórico del Departamento de Cultura y Turismo. Institución Príncipe de Viana, Servicio que emitió informe favorable considerando que el Estudio de Incidencia Ambiental del III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009–2016 recoge adecuadamente las posibles afecciones al Patrimonio Arqueológico de Navarra catalogado.

Una vez obtenida la Suficiencia Ambiental, con fecha 17 de noviembre de 2009 dicho informe fue informado favorablemente por la Comisión de Ordenación del Territorio.

Por Acuerdo de 23 de noviembre de 2009, el III Plan Director de Carreteras de Navarra fue tomado en consideración por el Gobierno de Navarra.

Mediante Orden Foral 103/2009, de 24 de noviembre, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, se sometió a información pública y a audiencia de las entidades locales afectadas y de los agentes y entidades sociales más relacionados con el mismo, así como a los efectos del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, por un periodo de 2 meses. Esta Orden foral se publicó en el número 149 del Boletín Oficial de Navarra de fecha 4 de diciembre de 2009.

Durante el periodo de Información pública se recibieron 46 alegaciones, que una vez analizadas y valoradas, las procedentes se tomaron en consideración, lo que ha supuesto la inclusión de veinte actuaciones más, así como la relación de cuatro estudios informativos a redactar.

Con fecha 1 de marzo de 2009 se remitió el informe de alegaciones elaborado por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones al Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente. La Declaración de Incidencia Ambiental, fue formulada por Resolución 607/2010, de 8 de abril, del Director General de Medio Ambiente y Agua.

Siguiendo el procedimiento establecido en la Ley Foral de Carreteras de Navarra, se ha elaborado un nuevo documento que incluye las actuaciones aceptadas en el proceso de información pública.

Este documento deberá ser tomado en consideración por el Gobierno de Navarra, para su remisión al Parlamento de Navarra. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.9 de la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra, corresponde al Parlamento de Navarra el debate y la aprobación del Plan.

1. PRESENTACIÓN Y CONTENIDO

1.1. ANTECEDENTES

En 1783 el rey Carlos VI de Navarra y III de Castilla cedió a Navarra las competencias plenas para la administración de su red de caminos. Tras la Primera Guerra Carlista (1833-1839) se aprobó la Ley Paccionada que determinaba a Navarra como "provincia foral". Gobernado por la Diputación Foral, el antiguo reino mantuvo su control sobre la red de comunicaciones durante los siglos XIX y XX. Con la transición política (1975-1980) la estructura peculiar de Navarra se adecuó al sistema de democracia parlamentaria con la aprobación de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral (10-VIII-1982) que la reconoce como Comunidad Foral con personalidad propia y diferenciada dentro de España. La

LORAFNA reconoce expresamente la competencia de Navarra en la totalidad de vías de comunicación que discurren por su territorio.

Desde entonces, el Gobierno de Navarra ha contado con documentos de planificación que se concretan en el "Avance del Plan Director de Carreteras de Navarra de 1986", el "Plan Trienal de Inversiones 1989-1991", el "I Plan Director de Carreteras de Navarra 1998-2005", y por último, el "II Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009" aprobado por el Parlamento de Navarra en sesión celebrada el 12 de Noviembre de 2002. Este Plan respondía al trabajo realizado por la Comisión Especial del Parlamento de Navarra creada para el estudio del futuro de las vías de gran capacidad en la Comunidad Foral de Navarra, y que desarrolló sus trabajos a lo largo de los años 2000-2001.

También hay que destacar la aprobación de la Ley Foral 5/2007 de 23 de Marzo de Carreteras de Navarra, como Norma reguladora del dominio público viario de la Administración Foral de Navarra y que en su Título II, Capítulo I regula sobre el "...Concepto, naturaleza, contenido, procedimiento de elaboración y vigencia y revisión" del Plan Director de Carreteras de Navarra.

Este nuevo Plan define las actuaciones a realizar en la Red de Carreteras de Navarra durante el periodo comprendido entre los años 2009 y 2016 de acuerdo con lo establecido en los siguientes Artículos de la Ley Foral de Carreteras de Navarra.

Artículo 10. Concepto

1. *El Plan Director de Carreteras de Navarra es el instrumento técnico y jurídico de planificación plurianual de las carreteras en el ámbito de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra.*

2. *El Plan Director de Carreteras de Navarra, una vez aprobado por el Parlamento de Navarra, tiene la consideración de instrumento de ordenación territorial, por el que debe regirse el Gobierno, según lo dispuesto en la legislación foral de ordenación del territorio y urbanismo.*

Artículo 11. Naturaleza

El Plan Director de Carreteras de Navarra prevalecerá sobre la ordenación urbanística en los aspectos relativos al sistema viario y de comunicaciones. A estos efectos, tendrá carácter vinculante para las entidades locales, organismos públicos y demás entes dependientes de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra o de otras Administraciones, quienes quedarán obligados al cumplimiento de sus disposiciones sobre ordenación viaria.

Artículo 12. Contenido.

El Plan Director de Carreteras de Navarra se elaborará atendiendo a las siguientes determinaciones:

a) *Fijación de los objetivos y establecimiento de prioridades entre ellos.*

b) *Definición de los criterios generales aplicables a la programación, construcción y conservación de los elementos que componen el sistema viario.*

c) *Descripción y análisis de la situación de la Red de Carreteras de Navarra y de sus zonas funcionales y de servicio en relación con su estado funcional y de conservación, la seguridad vial, la movilidad sostenible, la calidad del servicio, el sistema general de transportes, el modelo territorial y las principales variables socioeconómicas.*

d) *Criterios de adscripción de los tramos de la Red a las distintas clases de carreteras previstas en el artículo 6 de esta Ley Foral.*

e) *Determinación de los medios económicos, financieros y organizativos necesarios para la ejecución del Plan.*

f) *Análisis general de la incidencia medioambiental de las actuaciones contenidas en el Plan.*

g) *Definición de los procedimientos para el desarrollo y gestión del Plan.*

h) *Definición de criterios y procedimientos para la evaluación del cumplimiento de los objetivos y para la revisión del Plan.*

Artículo 13. Documentación.

El Plan Director de Carreteras de Navarra estará integrado por los siguientes documentos:

a) *Memoria, que incluirá la evaluación del cumplimiento del Plan anterior.*

b) *Actuaciones previstas.*

c) *Documentación gráfica y planos.*

d) *Estudio, determinación y programación de los medios económico-financieros.*

e) *Programa de actuaciones en desarrollo del Plan, con su priorización y cronograma.*

f) *Estudio de incidencia ambiental.*

g) *Análisis y evaluación de la incidencia en la mejora de la seguridad vial.*

Artículo 14. Procedimiento de elaboración.

La elaboración de cada Plan Director de Carreteras de Navarra se iniciará con antelación

suficiente respecto del plazo de vencimiento del Plan Director de Carreteras vigente y su tramitación y aprobación se ajustará al siguiente procedimiento:

1. El Departamento competente en materia de carreteras aprobará la elaboración del nuevo Plan Director de Carreteras de Navarra y establecerá los objetivos y directrices de su contenido.

2. Una vez elaborado el documento correspondiente a la propuesta del nuevo Plan Director, el Departamento competente en materia de carreteras remitirá el Plan Director al Departamento competente en materia de economía para que sea informado por éste.

3. Emitido el informe, el Departamento competente en materia de carreteras de Navarra enviará la propuesta del Plan Director de Carreteras de Navarra al resto de los Departamentos del Gobierno de Navarra para que se manifiesten sobre su contenido, en especial en lo referente a Ordenación del Territorio.

4. Recibidos dichos informes de los diferentes Departamentos del Gobierno de Navarra, el Departamento competente en materia de carreteras, lo enviará al que lo sea en materia de medio ambiente para que por parte de éste se compruebe su suficiencia desde el punto de vista medioambiental.

5. Comprobada la suficiencia medioambiental, el Departamento competente en materia de carreteras someterá el Plan Director a la toma en consideración del Gobierno de Navarra.

6. Tras su toma en consideración, el Departamento competente en materia de carreteras someterá el Plan Director a información pública, por un plazo de dos meses, durante el cual se dará audiencia a las entidades locales afectadas y a los agentes y entidades sociales más relacionados con el mismo.

7. El Departamento competente en materia de carreteras remitirá al Departamento competente en materia de medio ambiente el Plan Director, conjuntamente con el informe correspondiente a las alegaciones y observaciones presentadas en los trámites de información pública y audiencia, a los efectos de que dicho Departamento tramite la declaración de incidencia ambiental.

8. Emitida la declaración de incidencia ambiental, el Departamento competente en materia de carreteras redactará, incorporando las determinaciones del procedimiento anterior, el documento definitivo del Plan Director y propondrá al Gobierno de Navarra su toma en considera-

ción para la remisión del Plan Director al Parlamento de Navarra.

9. Corresponde al Parlamento de Navarra el debate y la aprobación del Plan Director de Carreteras de Navarra. Después de ser aprobado por el Parlamento, el Departamento competente en materia de carreteras procederá a su edición y publicación.

Artículo 15. Vigencia y revisión.

1. El Plan Director de Carreteras de Navarra tendrá una vigencia máxima de ocho años, pudiendo revisarse en los supuestos previstos en él.

2. El procedimiento de revisión del Plan se adecuará a lo establecido para su aprobación.

3. El Parlamento de Navarra, a propuesta del Gobierno de Navarra, y una vez realizada la tramitación prevista en el artículo anterior, podrá incorporar, con carácter extraordinario, actuaciones singulares en el Plan Director de Carreteras vigente.

1.2. DOCUMENTO ESTRATÉGICO

Es importante analizar el Plan, no sólo como un listado y ordenamiento de obras, sino como un documento estratégico para la configuración futura de la Red de Carreteras de Navarra, para lo cual es necesario situarse en lo que será dicha red en el 2016, año horizonte, con este III Plan Director convertido en realidad.

❖ Principios Estratégicos

Ese imprescindible posicionamiento en el futuro lleva a la conclusión de que las actuaciones incluidas en este III Plan Director son necesarias para la consolidación y adecuación de nuestra red de carreteras, con especial atención a la Red Local, centrándose, al menos, en los siguientes principios estratégicos:

- **Ofrecer** a los ciudadanos una red viaria acorde con las necesidades de comunicación de las distintas poblaciones con los centros actividad económica durante los próximos años.

- **Facilitar** al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres en continua adecuación para mantener y mejorar la conectividad de la Comunidad Foral.

- **Equilibrar** el territorio navarro y la comunicación entre sus localidades, actuando en todas las redes, prestando especial atención a la importancia de la mejora de la Red Local para mejorar su conexión, tanto con los ejes estratégicos, como con las vías de superior categoría de acceso a los mismos.

- **Incrementar** la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes para los usuarios de las carreteras.

- **Facilitar** a los ciudadanos de todas las zonas de Navarra el acceso a los centros en los que puedan realizar el ejercicio del ocio y de su tiempo libre, como demanda social claramente en aumento, considerando que uno de sus soportes principales es el desplazamiento utilizando la red viaria.

- **Compatibilizar** la necesaria mejora de la red viaria con el respeto y protección del Medio Ambiente y del Patrimonio Natural de Navarra. Para ello, en la medida de lo que sea posible y técnicamente viable, se procurará mantener la mayor parte posible del trazado de las carreteras existentes.

❖ Objetivos del III Plan

En el momento actual, las carreteras constituyen las principales, y, en muchos casos, únicas vías de comunicación que, no sólo hacen posible los flujos de las actividades económicas y sociales, tanto en el interior del territorio navarro como entre Navarra y el resto de España, sino que, además, condicionan fundamentalmente la evolución y transformación económica, social y territorial de la realidad navarra.

Por otra parte, la ordenación territorial de Navarra, y su apuesta por conseguir un espacio geográfico equilibrado, basado en el bienestar social de sus habitantes, y con posibilidades reales de mantener una estructura de población vinculada al territorio, pasa por facilitar las comunicaciones terrestres de forma que el conjunto de la población pueda tener un acceso homogéneo y en condiciones de igualdad tanto a las prestaciones de los servicios públicos, como a los centros de trabajo y estudio, y a los lugares de esparcimiento y ocio.

Esta política debe buscar el acercar, por la vía de unas buenas, seguras y cómodas comunicaciones por carretera, dichos centros de actividad y ocio a las diferentes áreas geográficas de la Comunidad Foral.

El III Plan Director de Carreteras tiene como objetivo esta importante y decisiva visión estratégica para el futuro, a medio y largo plazo, de la estructura territorial y poblacional de Navarra, iniciando una nueva etapa que incide en el acondicionamiento de la Red Local.

En la misma línea, el III Plan Director de Carreteras de Navarra debe atender las crecientes demandas de tráfico, que vienen motivadas tanto por el mayor índice de bienestar como por el

aumento de población, especialmente en las áreas metropolitanas.

La suma de estos principios y objetivos conforman un Plan Director de Carreteras de Navarra que apuesta, también, por una importante mejora de la Red Local que permita el acceso desde la misma a los Ejes Estratégicos de Gran Capacidad, que vertebran el territorio y facilitan la plena accesibilidad, y la seguridad y comodidad en las comunicaciones tanto directamente, como a través de otras vías de comunicación de categoría superior. De esta manera, se pretende conseguir una equilibrada y homogénea red de carreteras en el conjunto de la geografía de Navarra que garantice el servicio público a la población y a las empresas, de forma que sea un factor decisivo para el desarrollo y progreso de la Comunidad Foral.

Por ello, el III Plan Director de Carreteras de Navarra para el periodo 2009-2016 se basa en los siguientes objetivos de carácter Territorial, Económico, Social y Medioambiental:

- **Potenciar**, de forma notoria, la accesibilidad del conjunto del territorio de Navarra a Pamplona y a los centros de actividad económica, iniciando un plan de renovación de las características técnicas y funcionales de la Red Local.

- **Favorecer** las condiciones de circulación del conjunto de los ciudadanos de Navarra a través de la Red de Carreteras, de forma que se avance de forma notoria en la prestación de este servicio público, considerando como prioritario la mejora del acceso a las redes de superior categoría desde la Red Local.

- **Priorizar** las actuaciones en función de los objetivos de accesibilidad, de mejora de las características y prestaciones de la red existente, y propiciando actuaciones de carácter territorial que den un concepto homogéneo y equilibrado a la Red de Carreteras de Navarra.

- **Avanzar** de forma activa en la Seguridad Vial de forma que, en coordinación con otros organismos competentes en esta materia, se desarrollen Planes Integrales de Seguridad Vial en los que se establezcan objetivos cuantificables en cuanto a la mejora de este conflictivo aspecto ligado a la red de carreteras.

- **Mejorar** el rendimiento y el aprovechamiento del patrimonio infraestructural existente a través de la conservación óptima de firmes, la mejora de la señalización y de los elementos complementarios. La conservación debe estar presente en la actividad de la Administración como una parte de la inversión y el gasto anual.

- **Insertar** el conjunto de Navarra en la red nacional de comunicaciones y dentro de los corredores de carácter internacional.

- **Fomentar** y mejorar la red de comunicaciones con los territorios limítrofes, coordinando las actuaciones correspondientes con Aragón, La Rioja y el País Vasco.

- **Articular** los subespacios comarcales entre sí y con los grandes ejes del territorio; ello exige que las mejoras en la red afecten a todo tipo de redes, con especial atención a la Red Local.

- **Avanzar** en la gestión tecnológica de la Red de Carreteras de Navarra, mediante la aplicación de modernos sistemas de gestión y mediante el exhaustivo conocimiento, de forma permanente de sus características y estado, a través de la realización de inventarios y su mantenimiento.

- **Restituir** la calidad ambiental de las carreteras existentes; tanto las obras en curso, como las realizadas, deben considerar la componente ambiental dentro del conjunto del proyecto.

- **Al realizar** obras de carreteras, por orden de preferencia, mejorar la calidad ambiental del medio circundante, preservarla, o minimizar los impactos; ello implica el correspondiente esfuerzo durante la construcción de la obra, y su posterior conservación.

2. ALCANCE Y PRINCIPALES ACTUACIONES

El III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009-2016 debe contemplarse en un contexto socioeconómico marcado por una fuerte recesión económica que obliga a la Administración Pública a una revisión rigurosa de sus presupuestos, sin olvidar que las infraestructuras que conectan Navarra con el resto de España y con Francia deben seguir manteniendo un alto nivel de inversión para configurarse como una red de gran calidad, con un amplio desarrollo de la Red de Gran Capacidad y con la culminación de importantes obras que darán continuidad a significativos ejes de carácter intraterritorial.

No obstante, es importante destacar que, una vez puestas en marcha las actuaciones en lo que respecta a las redes de Alta Capacidad, este III Plan Director de Carreteras de Navarra tiene como objetivo prioritario la potenciación de la Red Local, buscando un equilibrio territorial en materia de infraestructuras que comprenda la totalidad del territorio dentro de la Comunidad Foral. Las actuaciones contempladas, no sólo tienen como objetivo satisfacer las necesidades manifestadas por

los distintos municipios y ayuntamientos, sino que también pretenden potenciar las comunicaciones de todos ellos con los grandes ejes de comunicación a través de las carreteras locales con la Comarca de Pamplona o con los diversos centros de actividad económica de Navarra, de cara a favorecer el desarrollo económico equilibrado de todas las zonas de la Comunidad Foral. Este Plan contempla actuaciones en 984,93 kilómetros de la red, de los cuales, el 57% corresponden a la Red Local, resultando que, al final del Plan, se habrá mejorado una cuarta parte de la totalidad de dicha red.

Para ello, las perspectivas financieras a partir de la aprobación del Plan Navarra 2012, en el que se fijan los objetivos para inversión en dotaciones e infraestructuras públicas en el período 2008-2012, deben estar en la base de cualquier planificación sectorial que se haga, en concreto las de este III Plan Director.

Asimismo, la aprobación de la Ley Foral 5/2007 de 23 de marzo de Carreteras de Navarra, establece un nuevo marco legal, tanto para este documento de planificación, como para el resto de la actividad de la Dirección General de Obras Públicas para las obras a realizar en la Red Foral de Carreteras.

No obstante, este documento, al tratarse de un Plan Director, en cada momento se adaptará a las disponibilidades presupuestarias que el Parlamento de Navarra apruebe para cada uno de los ejercicios.

En base a lo anterior, puede establecerse que a la finalización del presente III Plan Director de Carreteras, 2009-2016, la situación de la Red de Carreteras de Navarra será la siguiente:

EJES DE GRAN CAPACIDAD

- Estará plenamente construido el eje de gran capacidad de Belate, entre Pamplona e Irún.

- Estará conectada la Autovía Pamplona-Estella-Logroño con La Rioja, tanto con la futura A-68 como con la AP-68

- Estará finalizada la duplicación de la N-232 Castejón-Tudela-Cortes, a su paso por Navarra.

- Estará construida y en servicio la Vía de Gran Capacidad Tudela.- límite de Provincia en su conexión con la Autovía A-15 Soria-Agreda-límite de Navarra.

- Estará construida la Autovía del Pirineo A-21 entre Pamplona y el Límite de Provincia con Aragón, con la construcción de los tramos Izco-Venta de Judas y Venta de Judas- Límite de Provincia.

RED DE INTERÉS DE LA COMUNIDAD FORAL

- Estará finalizado en su totalidad el Eje Estella-Tafalla-Sangüesa (NA.132).
- Estará finalizado en su totalidad el Eje del Ebro y construidas las variantes de todas las principales poblaciones de la Ribera del Ebro.
- Se habrá reformado y adecuado en su totalidad el eje de la NA-140, entre Auritz/Burguete – Ezcároz y entre Ochagavía - Isaba.
- Se habrá reformado y adecuado en su totalidad la carretera Zubiri-Oreaga/Roncesvalles con la construcción de los túneles de Erro y Mezkiritz.

RED LOCAL

- Se habrá iniciado la mejora de la Red Local, adecuándola, en lo que respecta al ensanche de la plataforma y a la mejora del firme, en el 25% de su longitud, con el objetivo de favorecer el acceso desde la misma a los ejes de comunicación con los centros de actividad económica de la Comunidad Foral.

RONDA DE PAMPLONA

- Estarán duplicados los tramos de conexión entre Olaz-Olloki y Olloki-Arre-Túneles de Ezcaba. De esta forma, la totalidad de la Comarca de Pamplona contará con una red de circunvalación con continuidad y con doble calzada.

VARIOS

- Se habrá invertido notablemente en la Seguridad Integral de las Carreteras.
- Se habrá impulsado notablemente los medios, actuaciones y la modernización de la Conservación de Carreteras, en especial mediante la gestión del Centro avanzado de Conservación y la construcción de los nuevos Parques de Conservación en cinco Distritos.

Por todo ello, al final del horizonte del III Plan Director y de la suma de las infraestructuras preexistentes más la ejecución de las importantes actuaciones antes descritas, Navarra contará con una de las redes de comunicaciones más potentes de España que equilibrará notablemente el territorio y compondrá una red de carreteras con unas satisfactorias características funcionales.

En esa situación Pamplona contará con un mínimo de cinco salidas radiales de gran capacidad, y todas las cabeceras de merindad contarán en sus inmediaciones con una vía de gran capacidad.

Igualmente, la mayor parte del territorio de Navarra, y más del 99% de la población, estará a menos de 20 minutos de una Vía de Gran Capacidad.

3. METODOLOGÍA

El III Plan Director de Carreteras de Navarra: 2009 – 2016 surge como respuesta a la necesidad de modernización de la red viaria y adaptación a la demanda real, bajo el principio de minimización de recursos invertidos para maximizar rentabilidades obtenidas.

Para ello, el documento del III Plan sigue una secuencia de Información – Análisis – Diagnóstico – Propuestas que permite establecer las necesidades reales de la Red de Carreteras de la Comunidad Foral, y la resolución, de la mejor manera posible, de estas necesidades mediante adecuadas propuestas de actuación. La secuencia detallada del Plan y la Metodología seguida es la siguiente:

En las Fases 1 y 2, se han recogido todos los estudios básicos de información territorial y análisis de la red que han permitido el establecimiento de un diagnóstico cuantitativo y cualitativo de la red de carreteras de Navarra, con el establecimiento de indicadores y umbrales admisibles para las mismas y el detalle suficiente para el desarrollo de los trabajos relativos al III Plan; dentro de los trabajos de diagnóstico una tarea fundamental realizada es el análisis del grado de cumplimiento de las actuaciones programadas para el periodo en revisión.

Se ha dispuesto de la información y diagnóstico recogida en el vigente Plan que ha sido convenientemente actualizada con el nuevo inventario de la Red Foral, con las obras ejecutadas en los últimos años, y con los datos de aforos y accidentes del período 2000-2007.

Otros aspectos de diagnóstico objeto de estudio y actualización son los que respectan a la accesibilidad, al estado de las travesías de población y a la actualización de la información ambiental y urbanística.

Dentro de estas Fases, los trabajos relativos al Plan han introducido los elementos de dimensionamiento, determinación de umbrales y escenarios de futuro, definición, evaluación y programación de las actuaciones.

Para la elaboración de estas propuestas se ha considerado como prioritario el establecimiento de los criterios de diseño y los umbrales de intervención, así como la configuración de los escenarios

futuros en el contexto de un sistema global de transportes con el objetivo general de su sostenibilidad económica, medioambiental y social.

A partir de la evaluación de las propuestas y del dimensionamiento económico del III Plan Director de Carreteras de Navarra, se han definido las propuestas definitivas que han sido incorporadas, junto con sus presupuestos y prioridades, a los diferentes Programas de Actuación.

La evaluación de las Propuestas y Programas ha constituido un elemento clave en la redacción del III Plan al realizar una evaluación integral, que abarca, no sólo aspectos funcionales, sino también criterios territoriales, económicos y, especialmente, ambientales.

Con todo ello, se ha realizado un Documento Propuesta de III Plan Director Carreteras de Navarra, para su posterior discusión y tramitación administrativa en las Fases 3 y 4, sometiéndolo al procedimiento de Tramitación y Aprobación por el Gobierno de Navarra.

El resultado de este proceso, una vez tenidas en cuenta las distintas alegaciones a dicho documento, es el III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009-2016, completado, en las Fases 5 y 6, con la incorporación de las propuestas aprobadas por el Parlamento de Navarra.

4. GESTIÓN DEL III PLAN DIRECTOR E INFORMACIÓN AL PARLAMENTO

Una vez expuesta la metodología de elaboración de este III Plan se detallan los estudios realizados en el proceso seguido, que se ha articulado en las siguientes Fases de acuerdo con el contenido de la Ley Foral 5/2007 de Carreteras de Navarra.

FASE 1

- Recopilación de información
- Inventario de actuaciones realizadas desde 2000
- Informe de seguimiento y grado de cumplimiento del II Plan Director
- Inventario de la situación de la Red de Carreteras de Navarra

FASE 2

- Establecimiento de parámetros de diseño para la intervención en la Red de Carreteras
- Análisis de la Comarca de Pamplona
- Análisis de los Ejes Estratégicos

- Estudios que lleven a las premisas de diseño del III Plan Director de Carreteras.

- Primera Propuesta del III Plan Director.

- Remisión al Departamento de Economía y Hacienda del Gobierno de Navarra

- Remisión al resto de los Departamentos del Gobierno de Navarra

FASE 3

- Informe de Suficiencia Ambiental

- Aprobación Técnica de la Propuesta del III Plan Director:

- Información Pública

- Declaración de Incidencia Ambiental

- Edición Preliminar

FASE 4

- Tramitación y aprobación por el Gobierno de Navarra

- Edición para remitir al Parlamento de Navarra

FASE 5

- Tramitación y aprobación por el Parlamento de Navarra

FASE 6

- Incorporación de propuestas aprobadas por el Parlamento de Navarra

- Edición final

- Difusión

El presente III Plan Director de Carreteras de Navarra, para el periodo de ocho años 2009-2016, se subdivide en dos cuatrienios. Los dos cuatrienios son los correspondientes a:

- 1º Cuatrienio 2009-2012

- 2º Cuatrienio 2012-2016

Como todo Plan Director de inversiones, este Documento representa una programación estratégica que se concreta en un número significativo de actuaciones a realizar a lo largo de estos dos periodos.

Igualmente, es de suma importancia tener en cuenta los aspectos de financiación del III Plan Director de Carreteras. En este sentido, la propuesta financiera tiene como objetivo mantener a lo largo de los próximos años, y en la medida de lo posible teniendo en cuenta la situación económica existente, el esfuerzo inversor desde los Presupuestos Generales de Navarra. Cabe destacar que

parte de la inversión (la correspondiente a la Autovía del Pirineo A-21, en el tramo navarro) se lleva a cabo mediante financiación extrapresupuestaria, lo que permite liberar, como mínimo hasta el año 2012, un importante volumen de recursos económicos para financiar otras actuaciones.

5. ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS

La realización efectiva del III Plan Director de Carreteras, deberá acomodarse en cada ejercicio a la disponibilidad presupuestaria que apruebe el Parlamento de Navarra, en el contexto del Plan Navarra 2012 aprobado en Abril de 2008, sabiendo que III Plan Director cuenta con un margen de flexibilidad que le permitirá adecuarse a mayores o menores recursos económicos.

Por lo tanto, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, órgano gestor del III Plan Director de Carreteras, será el que deba llevar a cabo la adecuación temporal de la actuaciones a realizar en función de las disponibi-

lidades económicas, previendo, igualmente, la incorporación de nuevas actuaciones por razones de interés público sobrevenido, o bien, y por la misma razón, la reprogramación temporal de otras.

Al igual que se establecía en el II Plan Director de Carreteras, el III Plan Director de Carreteras de Navarra podría ser revisado y actualizado a la finalización de su primer cuatrienio, en el año 2012.

6. MAGNITUDES ECONÓMICAS DEL III PLAN DIRECTOR

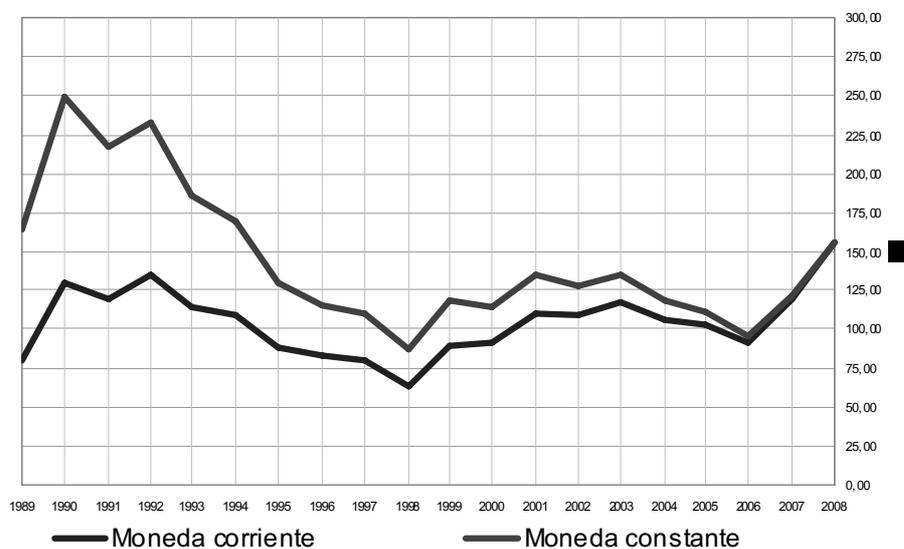
Como referencia del planteamiento del volumen de inversión establecido en el III Plan Director de Carreteras, se recogen las inversiones en la Red Viaria Navarra realizadas en los últimos años (sin y con la A-12, Autovía del Camino de Santiago):

En primer lugar, se reflejan las inversiones realizadas excluyendo la Autovía del Camino de Santiago A-12, obra llevada a cabo mediante la fórmula de concesión con peaje en sombra:

Inversión en la Red Viaria Navarra sin la Autovía del Camino de Santiago
(M€)

Año	Moneda corriente	Moneda constante
1989	79,33	163,90
1990	129,46	249,08
1991	120,32	217,90
1992	135,04	232,53
1993	114,48	185,92
1994	109,27	169,48
1995	88,35	129,70
1996	82,16	116,25
1997	79,66	109,94
1998	63,21	86,03
1999	89,32	117,72
2000	90,54	114,63
2001	109,66	135,10
2002	108,31	128,35
2003	116,96	134,85
2004	105,54	117,79
2005	103,17	111,11
2006	90,44	95,41
2007	119,47	120,90
2008	156,08	156,08

Evolución de la inversión en la Red Viaria Navarra (sin la Autovía del Camino)

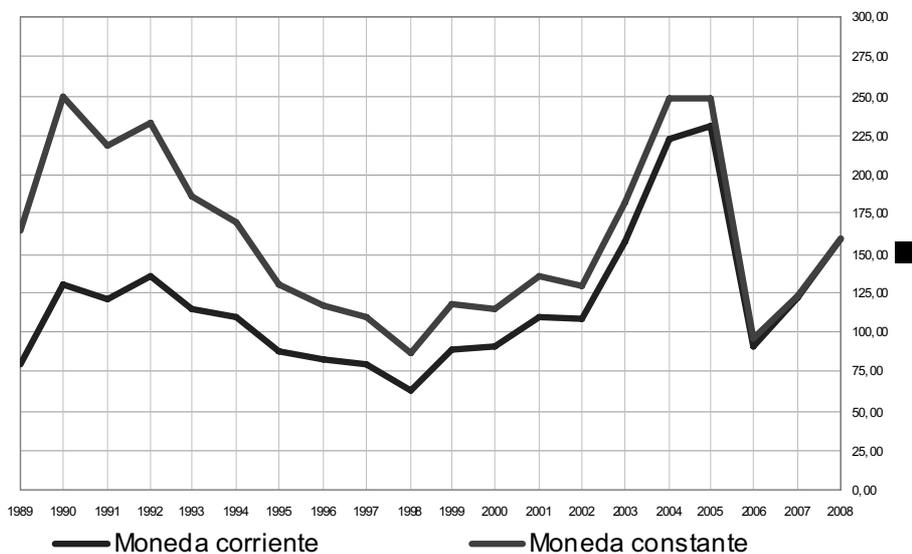


En segundo lugar, se reflejan las inversiones realizadas incluyendo dicha actuación:

Inversión en la Red Viaria Navarra con la Autovía del Camino de Santiago (M€)

Año	Moneda corriente	Moneda constante
1989	79,33	163,90
1990	129,46	249,08
1991	120,32	217,90
1992	135,04	232,53
1993	114,48	185,92
1994	109,27	169,48
1995	88,35	129,70
1996	82,16	116,25
1997	79,66	109,94
1998	63,21	86,03
1999	89,32	117,72
2000	90,54	114,63
2001	109,66	135,10
2002	108,31	128,35
2003	157,58	181,69
2004	222,44	248,24
2005	230,51	248,25
2006	90,44	95,41
2007	122,48	123,95
2008	159,09	159,09

Evolución de la inversión en la Red Viaria Navarra (con la Autovía del Camino)



Las inversiones previstas en el III Plan Director de Carreteras de Navarra tienen en cuenta varios condicionantes:

- Las cifras de inversión realizadas hasta la fecha en los últimos años y las cifras presupuestadas del año 2009.

- Las actuales condiciones presupuestarias del control del gasto público, y la previsión de que estas condiciones no se verán modificadas sustancialmente en el futuro dentro de la política general de rigor presupuestario.

- El volumen de inversión que, como mínimo, se considera necesario para atender las demandas de la Red Foral de Carreteras en los próximos años.

- Finalmente, y ante la insuficiencia o inadecuación del sistema tradicional de financiación de infraestructuras viarias, se plantean nuevas fórmulas o modelos financieros, al objeto de involucrar otras instituciones públicas o inversores privados en el desarrollo sostenible de la Red Viaria, contribuyendo de esta manera a la competitividad general del Territorio.

- Sobre la base de esta práctica ya aplicada en el II Plan Director, se ha establecido una nueva iniciativa para la construcción y financiación de los dos últimos tramos de la Autovía del Pirineo A-21, en el tramo navarro, empleando el sistema de concesión con Peaje en Sombra, consistente en que la Administración abona al concesionario la compensación por peaje que, en principio, debería pagar el usuario de una vía cuya construcción ha sido financiada por fondos privados.

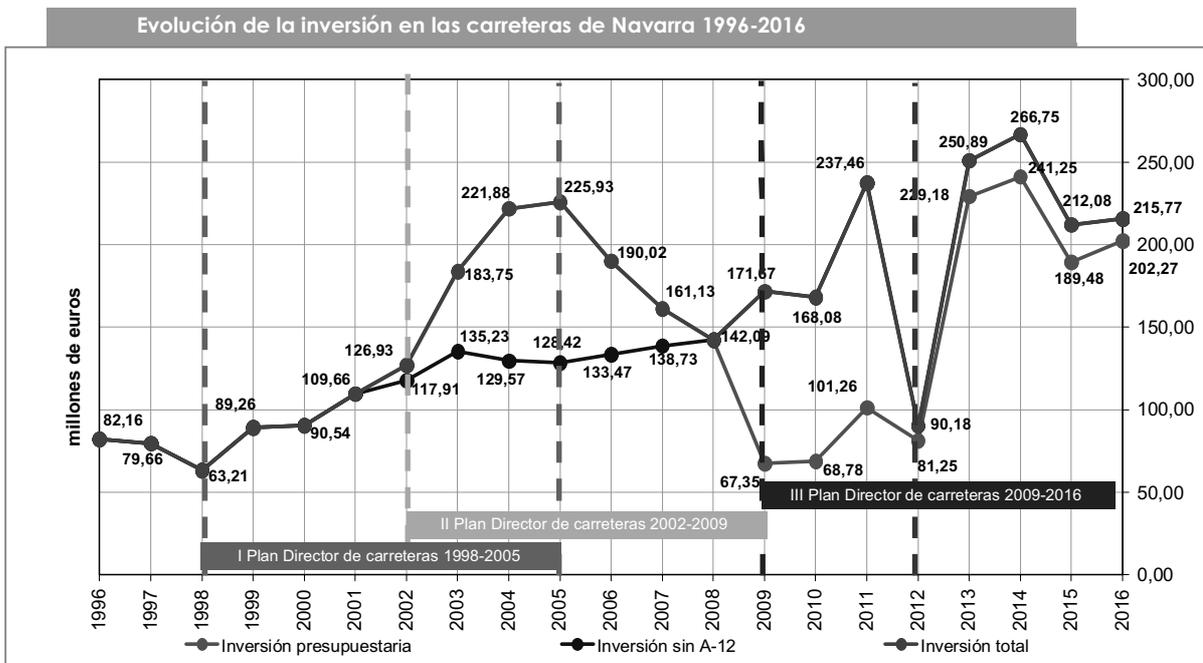
Cuadro general de inversiones 2009 – 2016 (M€)

Año	Inversión con financiación presupuestaria	Inversión con financiación extrapresupuestaria	Total Inversión
2009	67,35	104,32	171,67
2010	68,78	99,30	168,08
2011	101,26	136,20	237,46
2012	81,25	8,93	90,18
2013	229,18	21,71	250,89
2014	241,25	25,50	266,75
2015	189,48	22,60	212,08
2016	202,27	13,50	215,77
Total III PDC	1.180,83	432,06	1.612,87

El balance financiero y el saldo neto de gasto de inversión para los presupuestos públicos es el siguiente (M€):

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTALES
AMPLIACIÓN Y MEJORA RED VIARIA									
ACTUACIONES DE AMPLIACIÓN Y MEJORA RED	134,92	138,11	191,34	45,95	178,47	194,64	141,12	137,76	1.162,31
PROTECCIÓN AMBIENTAL	2,50	2,80	3,00	3,00	3,15	3,31	3,47	3,65	24,88
CONTROL CALIDAD Y SEGURIDAD	0,61	0,66	0,61	0,61	0,89	0,97	0,71	0,69	5,74
REVISIÓN PRECIOS	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	1,50	1,50	1,50	6,00
EXPROPIACIONES	2,00	1,00	3,00	3,00	10,97	11,84	8,30	8,70	48,81
VARIOS	1,50	0,50	0,50	0,50	1,50	1,50	1,50	1,50	9,00
TOTAL 1	141,53	143,06	198,45	53,05	196,49	213,76	156,60	153,79	1.256,73
PROYECTOS	1,50	1,00	1,50	1,50	1,58	1,65	1,74	1,82	12,29
TOTAL 2	1,50	1,00	1,50	1,50	1,58	1,65	1,74	1,82	12,29
TOTAL AMPLIACIÓN Y MEJORA RED	143,03	144,06	199,95	54,55	198,06	215,42	158,33	155,61	1.269,02
CONSERVACIÓN DE LA RED VIARIA									
CONSERVACIÓN INTEGRAL DE LA RED	18,21	15,99	20,23	21,00	22,33	23,42	24,58	25,81	171,57
REFUERZO DE FIRMES	4,37	4,00	13,04	10,17	17,02	17,87	18,76	19,70	104,92
SEGURIDAD VIAL	2,00	1,93	0,07	0,41	2,29	2,04	2,09	2,09	12,91
TRAVESÍAS Y CONVENIOS	3,47	1,55	3,50	3,50	4,05	4,25	4,47	4,69	29,48
INVENTARIOS	0,13	0,13	0,13	0,06	0,55	0,57	0,60	0,63	2,81
ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS	0,30	0,00	0,00	0,00	2,43	2,55	2,68	2,81	10,78
MAQUINARIA Y MATERIAL DIVERSO. INFORMÁTICA	0,14	0,42	0,44	0,46	0,49	0,51	0,54	0,56	3,56
NUEVOS CENTROS DE CONTROL	0,02	0,00	0,10	0,03	3,68	0,12	0,03	3,86	7,83
TOTAL CONSERVACIÓN	28,64	24,02	37,51	35,62	52,83	51,34	53,75	60,16	343,87
TOTAL INVERSIÓN III PLAN DIRECTOR CARRETERAS	171,67	168,08	237,46	90,18	250,89	266,75	212,08	215,77	1.612,87
CONVENIO CON SPRIN (C)									
A-21 Tramo 2.2.: Enlace Salinas/Idocin-Izco	3,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,52
A-21 Tramo 3: Izco-Venta de Judas	27,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27,44
N-121-A Variante de Ostiz	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,65
N-121-A Sumbilla - Etxalar	16,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,77
N-121-A Etxalar - Bera/Vera de Bidasoa	16,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,03
N-121-A Bera/Vera de Bidasoa - Enderlatsa	10,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,98
N-121-A Puente de Enderlatsa (50%)	7,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,77
NA-134 Variante de Andosilla	7,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,36
NA-122 Variante de Allo	2,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,76
Nueva - Variante de Corella	10,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,34
TOTAL CONVENIO CON SPRIN (C)	103,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	103,63
PEAJE SOMBRA (D)									
A-21 Venta de Judas-Límite de provincia	0,69	99,30	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	232,79
TOTAL PEAJE SOMBRA (D)	0,69	99,30	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	232,79
FINANCIACIÓN POR TERCEROS (E)									
AP-15 Nuevo enlace de Tafalla	0,00	0,00	0,00	0,00	7,09	0,00	0,00	0,00	7,09
NA-127 Rotonda de acceso al polígono de Rocaforte	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40
NA-150 Rotonda de acceso a Lumbier	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40
NA-160 Desdoblamiento tramo: Enlace A-68 - AP-68	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60	10,20	5,20	0,00	17,00
NA-6008 Salinas de Pamplona - Esparza de Galar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	0,70
Nueva - Enlace de Galar en la N-111 - Gazólaz	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,00	0,00	0,00	3,00
A-12 Enlace de la Estación del TAV	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00	4,00	0,00	12,00
A-15 Enlace Ikastola San Fermín	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	0,00	6,00
PA-30 Rotonda de Huarte	0,00	0,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
Nueva - Variante de Esquíroz	0,00	0,00	0,00	6,65	6,65	0,00	0,00	0,00	13,30
Nueva - Vial: Autovía Logoño-Zizur Mayor-Ezquíroz. Desdoblamiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,50	7,50
Nueva - Guendulain - Enlace de Arazuri	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	6,00	12,00
Nueva - Vial RVP8	0,00	0,00	0,00	1,88	4,38	0,00	0,00	0,00	6,25
Nueva - Accesos Sur a Barañain y Enlace N111 / A-15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,60	1,40	0,00	7,00
TOTAL FINANCIACIÓN POR TERCEROS (E)	0,00	0,00	3,40	8,93	21,71	25,50	22,60	13,50	95,64
TOTAL FINANCIACIÓN NO PRESUPUESTARIA III PDC	104,32	99,30	136,20	8,93	21,71	25,50	22,60	13,50	432,06
	60,8%	59,1%	57,4%	9,9%	8,7%	9,6%	10,7%	6,3%	26,8%
INVERSIÓN PRESUPUESTARIA III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS DE NAVARRA 2009-2016									
Ampliación y mejora de la Red	38,71	44,76	63,75	45,63	176,35	189,92	135,73	142,11	836,96
Conservación	28,64	24,02	37,51	35,62	52,83	51,34	53,75	60,16	343,87
TOTAL INVERSIÓN PRESUPUESTARIA	67,35	68,78	101,26	81,25	229,18	241,25	189,48	202,27	1.180,83

En base a lo anterior, en el gráfico siguiente se recoge la evolución de la inversión en la red viaria de Navarra.



7. SEGUIMIENTO DE LAS PROPUESTAS Y OBRAS REALIZADAS EN EL II PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS

Las principales obras del II Plan Director de Carreteras de Navarra realizadas en el período 2002-2008 son las que se describen en los siguientes apartados.

AUTOVÍAS

1) La **A-1, entre Altsasu/Alsasua y el Puerto de Etxegarate**, en el límite con Guipúzcoa, mediante la duplicación de la N-I existente. Dicho tramo de autovía ha incluido la construcción de un nuevo túnel de aproximadamente 300 m en cada calzada bajo el cerro de Murguil y dos puentes sobre la actual N-I.

2) También hay que destacar en este período la construcción de la **Autovía del Camino, A-12**, (antigua N-111) como nueva autovía dejando la carretera existente como vía de servicio (actual NA-1110). El Eje Estratégico entre Pamplona, Estella y Logroño se configura así como una vía de comunicación de la máxima importancia, ya que posibilita a toda el área de Tierra Estella contar con una autovía para su comunicación con Pamplona y, a su vez, permite a Navarra desarrollar un nuevo eje de comunicación con Logroño, el Valle del Ebro y resto del Camino de Santiago.

La inversión total realizada ha sido de 329 millones de euros y su construcción y financiación se ha llevado a cabo según lo dispuesto en la Ley Foral 21/2001 de 18 de octubre, de Construcción, Explotación y Financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño, mediante la fórmula de concesión con peaje en sombra.

Queda pendiente por ejecutar su conexión con la carretera N-232 (futura A-68) y con la Autopista Vasco-Aragonesa, AP-68, en La Rioja, una vez cruzado el río Ebro; para ello se ha aprobado el correspondiente Convenio de Colaboración con el Ministerio de Fomento, mediante el cual el Ministerio aporta 72 millones de euros a su ejecución y la Comunidad Foral 21 millones de euros.

Simultáneamente a la construcción de la nueva Autovía se ha procedido a la reforma y adecuación de diferentes tramos de carreteras locales de acceso a la misma, de forma que se garantice la eficaz permeabilidad y accesibilidad del territorio en relación con esta nueva autovía de Gran Capacidad.

3) Otra actuación que se ha iniciado en este período es la construcción de la **Autovía del Pirineo, A-21** (antigua N-240).

En el periodo transcurrido del II Plan Director se han construido los tramos Nudo de Noáin (conexión de la A-21 con la AP-15), Noáin-Monreal y Monreal-Izco y se han iniciado las obras del tramo comprendido entre Izco y la Venta de Judas.

DUPLICACIONES DE CALZADA

En este tipo de actuaciones destaca la duplicación ejecutada de la carretera **A-68: Castejón (Intersección con la AP-15) – Tudela – Cortes** hasta el límite con la provincia de Zaragoza. El Eje Estratégico del Valle del Ebro a su paso por Navarra está constituido por la Autopista AP-68 y la carretera N-232. Este eje de comunicación forma parte de la relación entre el País Vasco, La Rioja, Navarra, Aragón y Cataluña, siendo una de las zonas de mayor actividad a nivel nacional. La duplicación de la carretera N-232 a su paso por Navarra se ha subdividido en tres tramos:

- Tramo 1: Intersección con la Autopista AP-15/Variante de Tudela, con una longitud de 9,8 Km.
- Tramo 2: Variante de Tudela, con una longitud de 10,7 km., ejecutada durante el I Plan Director.
- Tramo 3: Variante de Tudela/Cortes, con una longitud de 15,8 km.

En todos los casos se ha realizado una duplicación de la calzada actual y la transformación de todas las intersecciones en enlaces a distinto nivel, de manera que el esquema resultante funcione de forma complementaria con el tramo paralelo de la AP-68. Está prevista la duplicación del resto de la N-232 en los tramos aragoneses y riojanos, éste último en Estudio Informativo, mientras que el tramo aragonés está ya en fase de proyecto y duplicado desde Zaragoza hasta el enlace de Figueruelas, aproximadamente en el kilómetro 20 de la N-232.

También se ha duplicado la **Ronda Este de Pamplona**, actual PA-30, **entre la A-15 y Olaz** finalizando en la rotonda de Huarte, quedando pendiente para este III Plan Director su finalización hasta los túneles de Ezcaba de manera que se conforme una primera circunvalación a Pamplona conjuntamente con el tramo libre de la A-15 denominada Ronda Oeste

Por último se han ejecutado ampliaciones de capacidad en la **A-15** a la entrada de Pamplona desde **Talluntxe** y en la **A-21** en **Zizur Mayor**, las dos con características urbanas.

REFORMA DE CARRETERA. ACONDICIONAMIENTOS

Se ha actuado en este II Plan Director en el acondicionamiento de la carretera N-121-A entre Pamplona y la frontera francesa en Irún, para lograr una conexión directa con la frontera. Los tramos ejecutados en este período han sido los siguientes:

- **Tramo 1:** La actuación ha consistido en la reforma integral de la carretera entre el final de las obras ya realizadas en la carretera N-121-A en el puerto de Belate y el enlace de Mugairi, con una longitud aproximada de 1,6 km. En su totalidad se ha adoptado una solución en variante al trazado actual mejorando además de las características geométricas de planta y alzado la sección transversal. El nuevo trazado se separa de la actual carretera, estando siempre a su derecha, en el sentido Pamplona-Donostia/Santesteban. La actual carretera queda así como vía de servicio para el acceso a las diversas fincas existentes en esa margen y a la localidad de Zozaia.

- **Tramo 2:** Esta obra corresponde al nuevo enlace de Mugairi que distribuye y canaliza los tráficoes entre la N-121-A que proceden del puerto de Belate, y su continuación hacia Donostia/Santesteban e Irún, y el inicio de la nueva variante de Mugairi hacia Elizondo y Dantxarinea en la N-121-B.

- **Tramo 3:** Conformar un trazado de la N-121-A entre Mugairi y Donostia/Santesteban. Se inicia en el nuevo enlace de Mugairi mediante la construcción del túnel de Oierregui, de 530 m. de longitud. Una vez superado el túnel, el trazado discurre por la margen izquierda del río Bidasoa hasta cruzar tanto este río como la actual carretera N-121-A en Nartabe, donde se construye un enlace completo para la conexión con dicha carretera, que seguirá manteniendo el tráfico de la carretera NA-170 de Leiza a Donostia/Santesteban en dirección Pamplona, y en particular con Legasa.

El itinerario de la N-121-A se ha seguido construyendo a continuación de la variante de Sumbilla, situada entre los P.K. 58 y 60 de esta carretera. Consta de una intersección situada en el inicio, a partir de la cual se construye un viaducto sobre el río Bidasoa, discurrendo la nueva carretera por la margen izquierda de dicho río. En su tramo final vuelve a cruzar el río Bidasoa y se incorpora al nuevo túnel de Arrigaztelu que tiene una longitud de 248 m. Este nuevo tramo de carretera conecta con el correspondiente al tramo ya reformado del nuevo túnel de Larrakaitz.

Del resto de las actuaciones de acondicionamiento destaca la N-111 entre **Viana** y el **Límite con La Rioja** en la que la actuación mejora la sección y el trazado de la actual carretera en este tramo. Su sección inicial 7/8 se ha transformado en una sección 7/10, mejorando los cambios de rasante de escasa visibilidad. El cruce de acceso a Viana se ha transformado en una glorieta.

También hay que señalar los acondicionamientos realizados en la NA-132 entre el **Alto de Lerga, Eslava, Sada y Variante de Aibar**, tramos que forman parte de la mejora del eje de conexión entre Tafalla y Sangüesa. Esta mejora se inició con las obras, ya realizadas, de los tramos Tafalla-San Martín de Unx y San Martín de Unx-Alto de Lerga.

Otras actuaciones señaladas son las realizadas en la NA-134 **Eje del Ebro**, entre **Milagro y Cadreita**; de toda la longitud de la carretera NA-134, únicamente quedaba por mejorar el tramo objeto de esta actuación, que une el cruce con la carretera NA-115 (Peralta-Rincón de Soto) con el cruce con la carretera NA-660 en término de Cadreita.

Otro acondicionamiento realizado es el realizado en la NA-128 entre **Caparroso, Marcilla y Peralta**; se trata de una actuación de acondicionamiento de este tramo que ha proporcionado a esta carretera unas adecuadas condiciones de funcionalidad, tanto en plataforma como en trazado en planta y alzado.

Lo mismo puede decirse del acondicionamiento realizado en la NA-178 entre **Esparza y Ezcároz**, actuación que ha tenido por objeto concluir la reforma de la carretera NA-178 en su trazado a lo largo del Valle de Salazar. La obra ha incluido reformas en el ancho de la plataforma y adecuaciones en planta y alzado para dotar a este tramo de carretera, de 5 km. de longitud, de unas características homogéneas al resto del Eje.

Entre **Ezcároz e Izalzu** se ha ejecutado un acondicionamiento de trazado como parte del eje de la NA-140 hasta **Isaba**. Al igual que en el tramo anterior, este tramo no reúne las suficientes características geométricas y homogéneas de plataforma y trazado que proporcione unos niveles adecuados de funcionalidad. Los criterios de actuación serán similares a las del tramo Auritz/Burguete-Garralda.

El acondicionamiento de la carretera NA-601 entre **Larraga y Lerín** ha consistido en la reforma de este tramo con características similares a las del tramo ya acondicionado entre estas dos pobla-

ciones completando el itinerario desde Puente la Reina hasta esta la NA-122.

El acondicionamiento de la NA-632 entre **Viana y Recajo** en su tramo coincidente con el Polígono Industrial de Viana, completa la reforma de esta carretera desde Recajo, punto a su vez de conexión con el Eje del Ebro y La Rioja.

También se ha acondicionado el tramo de la carretera NA-7561 entre **Lekunberri y Albiasu** adaptando su primer tramo al tráfico industrial de la zona.

El último tramo acondicionado es la NA-2040, entre **Arce y Oroz-Betelu**, actuación en la que se ha realizado la conexión entre la carretera NA-172 y la localidad de Oroz-Betelu mediante la construcción de un puente sobre el río Urrobi y un túnel de 840 metros bajo el monte Carrovide y continuando, una vez superada la localidad de Lacabe, con un trazado paralelo a la actual carretera NA-2040, mejorando el trazado actual.

Además de las obras programadas en el II Plan Director, se ha construido la Variante de trazado del **Puerto de Iso** dentro del itinerario de la NA-178 salvando la dificultad orográfica de este tramo del eje Lumbier-Navascués-Ezcároz.

REFORMA DE CARRETERAS

Los tramos en los que se ha actuado en este II Plan Director entre 2002 y 2008 son los siguientes:

- NA-122 entre **Estella, Dicastillo y Allo**, modificando parcialmente el trazado de esta carretera y mejorando su condición actual.

- NA-125 entre **Tudela y el límite de provincia con Zaragoza**, con correcciones puntuales de trazado y ampliación de la plataforma, con un tratamiento ambiental adecuado al entorno de las Bárdenas Reales por las que atraviesa.

- NA-1240 entre **Santacara y Murillo el Fruto** como parte de la mejora y cambio de clasificación de esta carretera y la NA-128.

- NA-214 entre **Navascués y el Puerto de las Coronas**, concluyendo el tramo entre Navascués y Burgui, mejorando la sección transversal y ajustando la planta y el alzado.

- NA-534 entre **Aibar y Cáseda**, conectando los núcleos de la comarca de Sangüesa.

- NA-2400 en el **Valle de Izagaondoa** en el tramo pendiente de reforma, aumentando la sección viaria mediante cunetas pisables.

- NA-3040/NA-3041 entre **Tulebras, Barillas y Ablitas**, mejorando la accesibilidad de esta zona sur de Navarra.

- NA-4000 entre **Lesaka y Oiartzun**, aumentando la sección viaria mediante cunetas pisables y reforzando la señalización vertical y horizontal.

- NA-5200 entre **Ribaforada, Buñuel y Cortes**, itinerario alternativo a la N-232 para el tráfico entre las localidades de la margen derecha del Ebro.

- NA-5310 entre **San Martín de Unx y Ujué** desde la NA-132 dando acceso a este lugar de interés turístico.

- NA-5411, **Accesos a Javier**, reformando el acceso a esta localidad y su Castillo.

- NA-8702 en el **acceso a Peralta**, dando continuidad a la carretera de Funes entre la variante de Peralta y su casco urbano.

Otras actuaciones de acondicionamiento se han llevado a cabo con la construcción de la Autovía A-12, procurando la mejora de la red local de acceso tanto desde esta Autovía como de la carretera NA-1110, antigua N-111. Las obras realizadas en este II Plan Director han sido las siguientes:

- NA-6004 **Acceso a Galar** y NA-6005 **acceso a Zariquiegui** como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-6310, entre **Lazagurria y Mendavia**, mejorando la sección de la carretera existente hasta alcanzar una plataforma 6/7.

- NA-6330 entre **Lazagurria y Torres del Río**, con criterios similares a la actual actuación.

- NA-6341 entre **Dicastillo y Arellano** como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-6392 entre **El Busto y la NA-1110** hasta alcanzar una sección 6/7 como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7040 en el **acceso a Artazu** como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7171 **acceso a Lerate** como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7206 y NA-7253 **accesos a Bargota Sur y Bargota Norte** como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7251, **Acceso a Armañanzas**, NA-7123 **Acceso a Alloz y Monasterio de Alloz** y NA-7400 **Acceso a Portillo Olejua** desde el enlace de Arróniz, todas ellas como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

VARIANTES DE POBLACIÓN

Las actuaciones realizadas en este capítulo han sido las siguientes:

- N-232 (A-68) **Variante de Tudela**. Las Obras Complementarias han consistido por una parte en la construcción de un nuevo vial que resuelve la comunicación peatonal entre el núcleo urbano de Tudela, el Hospital Reina Sofía y la nueva Comisaría de la Policía Foral. Por otra parte se ha construido un nuevo paso sobre la Variante de Tudela para dar acceso al tráfico agrícola por el camino de Albea.

- N-121-B **Variante de Oronoz-Mugairi** que se sitúa al este del casco urbano de Oronoz-Mugairi, bordeando la ladera del monte, iniciándose en el nuevo enlace de Mugairi. La longitud total de la nueva obra es de 1.685 m, con un ahorro de recorrido de 845 m, siendo el objetivo fundamental de la actuación el evitar el tráfico de paso por el interior de la localidad, conjuntamente con la variante de la N-121-A. La variante ha contemplado la construcción de un túnel de 427 m de longitud, así como la construcción de un nuevo puente sobre el río Baztán de 136 m. de longitud, quedando pendiente la reforma de la intersección de acceso a Orabidea.

- NA-132 **Variante de Eslava**, dando continuidad al eje Tafalla-Sangüesa

- NA-134 **Variante Este de Tudela y Puente sobre el río Ebro** con una longitud de 5,5 kilómetros; evita el paso del tráfico de largo recorrido por el actual puente sobre el Ebro, y por el casco urbano de Tudela. La variante tiene su inicio en la carretera NA-134 (Eje del Ebro) y finaliza en la N-232 (Logroño-Zaragoza) en el enlace de Fontellas.

- NA-1240 **Variante de Murillo el Fruto**; la actuación eliminan el paso de vehículos a través de la actual travesía, cuya anchura era insuficiente para garantizar unas adecuadas condiciones de funcionalidad; además se ha acondicionado la travesía de Santacara.

- NA-601 **Variante de Enériz** como finalización de la carretera NA-601 entre Puente La Reina y El Carrascal, carretera que da soporte a la comarca de Valdizarbe y se utiliza como vía de conexión entre la carretera N-111 y la N-121.

- NA-129/NA-666 **Variante de Sesma**, garantizando la continuidad del eje AP-68 y AP-12, Autovía de Logroño, así como de la conexión con Los Arcos y Acedo.

- PA-30/NA-7000 **Variante de Orcoyen**, que se inicia en la Ronda Norte, con la construcción de una glorieta que contempla la futura duplicación de la PA-30. El final del tramo construido se sitúa en las proximidades de la subestación eléctrica de

Iberdrola en la NA-7000, conectando con dicha carretera mediante la construcción de otra glorieta.

Otras actuaciones de variantes de población se han llevado a cabo con la construcción de la Autovía A-12, procurando la mejora funcional de la red local de acceso tanto desde esta Autovía como de la carretera NA-1110, antigua N-111. Las obras realizadas en este II Plan Director han sido las siguientes:

- NA-6340 **Variantes de Luquin, Barbarin y Arróniz**, como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7320 **Variante de Lácar**, como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7400 **Variante de Urbiola**, como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

MODIFICACIÓN DE INTERSECCIONES O ENLACES

Las obras realizadas han sido las siguientes:

- N-111 (A-12) **Paso Urbanización Zizur**, que ha resuelto a distinto nivel la intersección actual, solución compuesta de dos glorietas a nivel, con salidas hacia la Urbanización y hacia el pueblo de Zizur en cada una de ellas.

- N-121/AP-15 **Reforma del enlace de Tafalla-Sur**, adecuando la playa de peaje de la A-15 y de la glorieta anexa a la misma en el núcleo de Tafalla a su nueva funcionalidad y reforma del enlace de Tafalla Norte asociado a la funcionalidad de la AP-15 como variante de esta población.

- N-121/AP-15 Reforma del enlace de **El Carrascal**, permitiendo la incorporación de vehículos desde la citada carretera N-121 hacia Pamplona, así como la salida de la Autopista A-15 hacia el sur.

- AP-68 Nuevo **semienlace de Lodosa** de conexión del Eje del Ebro con la autopista vascoaragonesa en el P.K. 160 a través de la carretera NA-123.

- NA-170/NA-1700 **Rotonda de Leitza** facilitando el acceso al polígono industrial existente y a una futura calle de dicha localidad.

- PA-31 **Enlace Sur Pamplona (Talluntxe)**, conjuntamente con el enlace de Noáin-Tajonar, mejorando las conexiones con las Rondas Oeste y Este de Pamplona.

- PA-31 **Accesos Pamplona Sur**, dotando a esta carretera de características urbanas con ace-

ras, medianas ajardinadas, paradas de autobuses y glorietas de regulación.

NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

Las obras de nuevas carreteras, puentes,... construidos han sido las siguientes:

- **NA-601 Nueva conexión Obanos (AL).** Se ha construido un nuevo tramo de carretera que discurre totalmente en variante, y conecta la Autovía con la carretera NA-601 (Campanas – Puente la Reina), dando acceso a la localidad de Obanos desde la nueva Autovía A-12, como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- **NA-601 Nueva conexión Mendigorriá (AL).** Se ha construido un nuevo tramo de carretera que conecta la Autovía con la carretera NA-6030 (Mendigorría - Tafalla), como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- **NA-5200 Fustiñana-Ribaforada.** Se ha construido un nuevo puente sobre el río Ebro entre las localidades de Fustiñana (NA-126) y Ribaforada (NA-5200) al objeto de permeabilizar las relaciones entre las localidades y áreas industriales de ambas márgenes del río Ebro. Igualmente este nuevo puente facilitará las conexiones de la margen izquierda del río Ebro con el eje de la N-232 y AP-68.

- **PA-30 Ronda Este: Pasarelas Peatonales** en las zonas de Mendillorri y Mutilvas, al objeto de facilitar el tránsito peatonal y facilitar la conexión entre ambas márgenes de la Ronda Este.

- **PA-30 Ronda Este: Nuevo Enlace Sarriguren,** por el que se accede a la Ecociudad de Sarriguren y al "Área de Oportunidad", situadas a ambos lados de la Ronda. A este enlace accede también la carretera NA-135 del Valle de Aranguren.

- **PA-30/N-121 Túneles de Ezcaba,** dotando de un nuevo Acceso Norte a Pamplona, mediante la construcción de los Túneles de Ezcaba, que comunican la Ronda Norte (PA-30), la Ronda Este (PA-30) y la carretera N-121-A, evitando el paso por la travesía y el Polígono Industrial de Villava. Los accesos del lado Pamplona se han resuelto mediante una nueva glorieta situada en la Ronda Norte (PA-30 Glorieta de Villava) y los accesos del lado Norte, en Arre, se realizan por una glorieta situada entre el Río Ulzama y la carretera N-121-A

- **N-121 Pasarela peatonal de Beriáin,** que garantiza la seguridad de los peatones, facilitando su cruce sobre la carretera N-121 y los accesos a Beriáin

- **NA-6001 Estación de Mercancías - Ciudad del Transporte;** el nuevo vial de unión entre la

Estación de Mercancías de Ferrocarril en Noáin y la Ciudad del Transporte facilita el tráfico pesado directo entre ambos puntos, así como la conexión de ambas con la carretera N-121 y la autopista A-15. Este vial tiene vocación de fomentar la intermodalidad del transporte permitiendo una conexión inmediata entre el área logística del ferrocarril en Noáin y la Ciudad del Transporte de Pamplona

- **NA-6001 Accesos al Polígono Industrial "Comarca 2" (*)** Galar; primera fase del vial de conexión entre la Autovía Pamplona-Estella-Logroño y el nuevo polígono Industrial Comarca-2. Este nuevo vial de doble calzada se complementará con el que construirá y financiará la propia urbanización del Polígono Comarca-2 y que conectará con la Ronda Oeste y con el vial Noáin-Eskiroitz, a realizar en el III Plan Director.

ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS

Las obras realizadas han sido las siguientes:

- **PA-30 Ronda Este - Ronda Norte:** se ha procedido a su iluminación.

- **Convenio Pamplona.** En este Convenio suscrito entre el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones ha contemplado la cofinanciación de diferentes actuaciones entre las que se encuentran: Duplicación del vial de Mendillorri; Reforma de la salida de la calle Fuente del Hierro hacia Cizur Menor; Reforma de la Avenida de Navarra; y Reforma del acceso Sur a Pamplona ya descrito anteriormente.

Se adjunta tablas resumen de las obras finalizadas y en servicio, y de las obras en construcción junto con plano indicativo de la localización y tipo de actuación realizada en el período 2008-2009.

En las tablas se indican, junto con la carretera, la actuación y sus características, el presupuesto resultante de las obras, el P.K. inicial y final, la longitud de la actuación, el coste unitario, la sección tipo y el año de puesta en servicio como resumen del II Plan Director 2002-2009.

También se adjunta un diagrama en el que se indica el seguimiento de las principales obras realizadas en los años de vigencia del II Plan Director de Carreteras 2002-2009.

Del análisis de dicha información se puede constatar un elevado cumplimiento de lo previsto.

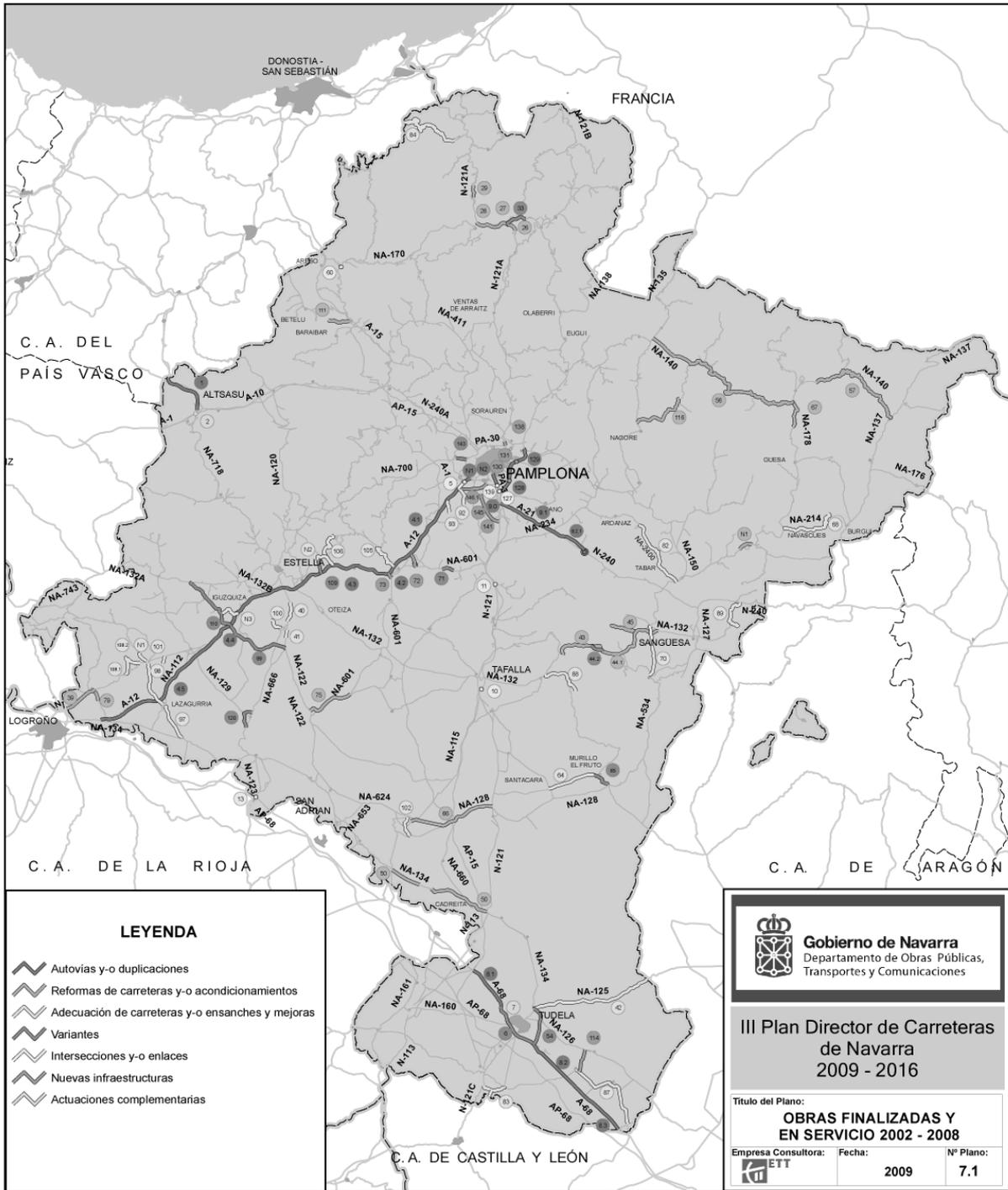
Este elevado cumplimiento del II Plan Director de Carreteras de Navarra pone de manifiesto la validez de este documento de planificación, y su eficacia desde el punto de vista del control político, social y económico de los objetivos del II Plan.

B.- OBRAS EN CONSTRUCCIÓN Y A CONTRATAR EN 2009

Nº	Nº Actuación II Plan Carreteras	ACTUACIÓN	AÑO PREVISTO DE PUESTA EN SERVICIO
1	9.2.2	Tramo 2.2.: Enlace Salinas/ Idocin-Izco	2009
2	9.3	A-21 Izco-Venta de Judas. Tramo 3	2009
3	9.4	A-21 Venta de Judas - Yesa. Tramo 4 (*)	2011
4	9.5	A-21 Yesa-Límite Provincia. Tramo 5 (**)	2011
5	23	Variante de Ostiz	2009
	30	Igantzi/Vera de Bidasoa	
6	30.1	Sumbilla-Etxalar	2009
7	30.2	Etxalar/Vera de Bidasoa	2009
8	31.1	Bera/Vera de Bidasoa-Endarlatsa	2009
9	31.2	Puente de Endarlatsa	2009
10	35	Variante de Irurita-Elizondo	2010
11	46	Variante de Mendavia	2010
12	47	Variante de Lodosa	2010
13	48	Variante de Andosilla	2009
14	51	Variante de Milagro	2010
15	52 y 53	Variante de Valtierra y Arguedas	2010
16	118	Variante de Allo	2009
17	81	Variante de Corella (Corella-Cintruénigo)	2009
18	124	Variante de Funes	2010
19	Nueva	Conexión A-12(Navarra)-LO-20(La Rioja)-N-232	2012

En las siguientes páginas se refleja el grado de cumplimiento del II Plan Director de Carreteras 2002-2009 a finales de 2008, así como las obras que se encuentran en construcción y las que se contratarán durante 2009.

OBRAS FINALIZADAS Y EN SERVICIO 2002 - 2008



Autovías y/o duplicaciones 1 NI Altsasu / Alsasua - Etxegarate 4.1 Autovía Logroño. Tramo 1: Zizur - Puente la Reina 4.2 Autovía Logroño. Tramo 2: Variante Puente la Reina 4.3 Autovía Logroño. Tramo 3: Puente la Reina - Estella 4.4 Autovía Logroño. Tramo 4: Estella - Los Arcos 4.5 Autovía Logroño. Tramo 5: Los Arcos - Eje Ebro (N-134) 8.1 A-68 Castajón - Tudela. Tramo 1 P.A. 8.2 A-68 Fontellas - Buñuel. Tramo 3 (Final Variante Tudela - Buñuel) 8.3 N-68 Buñuel - Cortes. Tramo 4 P.A. 9.0 A-21 Reforma Enlace Noáin. Tramo 0		Reforma de carreteras y/o acondicionamientos 9.1 A-21 Noáin - Monreal. Tramo 1 9.2.1 Tramo 2.1: Monreal - Enlace Salinas / Idocin 128 PA-30: A-15 - Río Sadar 129 PA-30: Río Sadar - Olaz N1 Tercer Carril Zizur Mayor N2 Nuevo Carril Tallunbe-Pamplona 26 Zozaia - Doneztebe - Santesteban T-1 27 Zozaia - Doneztebe - Santesteban T-2 28 Zozaia - Doneztebe - Santesteban T-3 29 Variante Arrigaztelu 39 Viana - Limite Provincia 43 Alto de Lerga - Eslava 44.1 Eslava - Variante de Sada 45 Variante de Sada - Variante de Aibar 50 NA-115 a N-600. Cadreta - Milagro 56 NA-140 Auritz/Burguete - Ezcároz		57 NA-140 Ochagavía - Isaba 66 Peralta - Marcolla 67 Esparza - Ezcároz 75 Larraga - Lerin II 79 Viana - Recajo 111 Lekunberri - Albiasu 116 Arce - Cruz Betelu N1 Puerto de Iso. Arbayón	
Adecuación de carreteras y/o ensanches y mejoras 40 Estella - Dicastillo 41 Accesos a Dicastillo - Allo 42 Tudela - Ejea de Los Caballeros 64 Santacara - Murillo el Fruto 68 Navascués - Puerto de Las Coronas 70 Albar - Cáseda 82 Valle de Izagaondoa (Lumbier - Urbicain) 83 Tulebras - Abillas - Barillas 84 Lesaka - Oartzun 87 Ribaforada - Buñuel - Cortes 88 Carretera a Ujué (San Martín de Uñx - Ujué) 89 Accesos a Javier 92 Acceso a Galar 93 Acceso a Zariquiegui 97 Variante Lazagurría - Mendavia 98 Torres del Río - Variante de Lazagurría 100 Dicastillo - Arellano 101 El Busto - NA-1110 102 Acceso a Peralta 105 Acceso a Artazu		Variantes 6 N-232 Variante de Tudela. Tramo 2 33 Variante de Oronoz Mugairi 44.2 Variante de Eslava 54 Variante Este de Tudela y Puente del Ebro 65 Variante de Murillo el Fruto - Carcastillo 71 Variante de Enériz 99 Urbioia - Allo (Variantes Luquin...) 109 Acceso a Lácar (Variante) 110 Ancín - Urbioia 120 Variante de Sesma 143 Variante de Orocyen			
Intersecciones y/o enlaces 5 Paso Urbanización Zizur 10 AP-15 Reforma enlace Tafalla Sur 11 AP-15 Reforma Enlace en El Carrascal 13 AP-68 Nuevo semi-enlace de Lodosa 60 Rotonda de Leiza 127 Enlace Sur Pamplona (Tallunbe) 139 Accesos Pamplona Sur		Nuevas infraestructuras 72 Nueva conexión Obanos 73 Nueva conexión Mendigorria 114 Fustiñana - Ribaforada (Puente) 130 PA-30: Pasarelas Peatonales 131 PA-30: Nuevo Enlace Sarriquiren 138 Túneles de Ezcaba 141 Pasarela Beriain 145 Estación de Mercancías / N-121 - Ciudad del Transporte 146.1 Accesos al Polígono Industrial "Comarca 2" (*) Galar			
Actuaciones complementarias 2 NI - Obras Complementarias 7 N-232 Variante de Tudela. Obras Complementarias 21 Convenio Plan Director Roncesvalles 135 Iluminación Ronda Este 137 Iluminación Ronda Norte 149 Convenio con Pamplona					



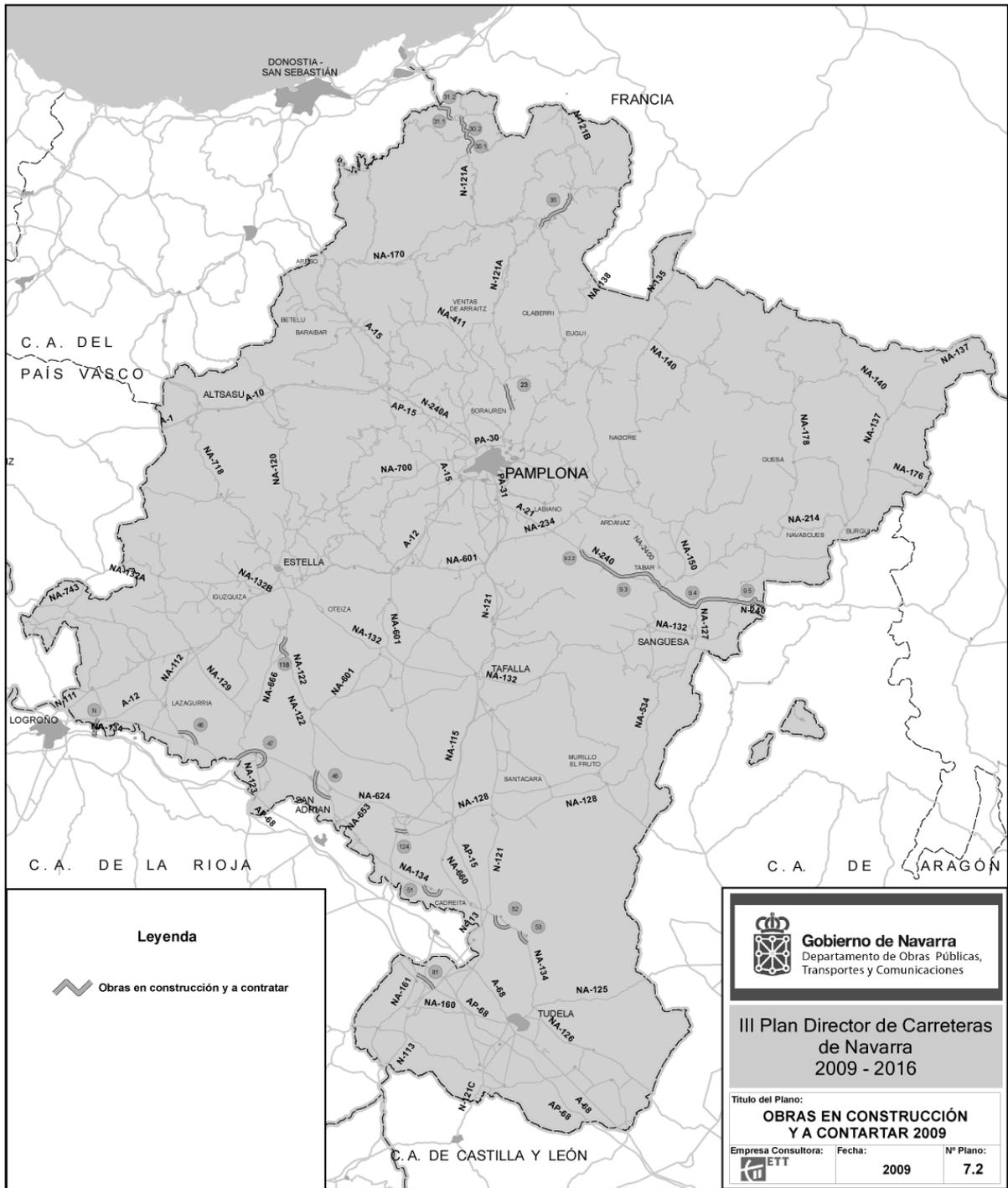
Gobierno de Navarra
Departamento de Obras Públicas,
Transportes y Comunicaciones

**III Plan Director de Carreteras
de Navarra
2009 - 2016**

Título del Plano: **LEYENDA DE
OBRAS FINALIZADAS Y
EN SERVICIO 2002 - 2008**

Empresa Consultora:	Fecha:	Nº Plano:
	2009	L 7.1

OBRAS EN CONSTRUCCIÓN Y A CONTRATAR 2009



Obras en construcción y a contratar

- 9.2.2 A-21 Enlace Salinas - Izco. Tramo 2.2
- 9.3 A-21 Izco - Venta de Judas. Tramo 3
- 9.4 A-21 Venta de Judas - Yesa. Tramo 4
- 9.5 A-21 Yesa - Límite de Provincia. Tramo 5
- 23 Variante de Ostiz P.A.
- 30.1 Igantzi - Etxalar P.A.
- 30.2 Etxalar / Bera / Vera de Bidasoa
- 31.1 Bera / Vera de Bidasoa - Endarlatsa P.A.
- 31.2 Puente de Endarlatsa P.A.
- 35 Variante de Irurita - Elizondo
- 46 Variante de Mendavia
- 47 Variante de Lodosa
- 48 Variante de Andosilla P.A.
- 51 Variante de Milagro
- 52 Variante de Valtierra
- 53 Variante de Arguedas
- 81 Variante de Corella
- 118 Variante de Allo P.A.
- 124 Variante de Funes
- N Conexión A-12 (Navarra) - Lo-20 (La Rioja) - N-232

 Gobierno de Navarra Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones		
III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 - 2016		
Título del Plano: LEYENDA DE OBRAS EN CONSTRUCCIÓN Y A CONTRATAR 2009		
Empresa Consultora:  ETT	Fecha: 2009	Nº Plano: L 7.2

8. CONDICIONANTES AMBIENTALES DEL III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS

8.1. CARACTERÍSTICAS MEDIOAMBIENTALES GENERALES

La Comunidad Foral de Navarra está situada en el Norte de España, en el extremo occidental de los Pirineos, donde mantiene 163 kilómetros de frontera con Francia. Tiene una extensión de 10.421 km² y la flanquean, por el Este Aragón,-Huesca y Zaragoza-, por el Sur, La Rioja, y por el Noroeste, la Comunidad Autónoma Vasca –Álava y Guipúzcoa–.

A pesar de ser una comunidad pequeña, confluyen en el territorio de Navarra tres importantes unidades geomorfológicas: el macizo pirenaico al Norte, la cordillera cantábrica al Noroeste y el Valle del Ebro al Sur. Ello da lugar a un territorio de grandes contrastes topográficos y climáticos y a una diversidad de ambientes naturales entre el norte y el sur de Navarra. Una tercera parte del territorio navarro tiene altitudes entre 600 y 1.000 metros sobre el nivel del mar. Más de la mitad está entre 200 y 600 metros.

Por su situación geográfica, en Navarra existen tres tipos de climas principales: el alpino o de montaña, el oceánico y el mediterráneo continentalizado. Los dos primeros se delimitan básicamente en la zona de la Montaña de Navarra, al norte, el tercero en la Ribera y la Zona media. Existen zonas intermedias, como la Cuenca de Pamplona, que participa de todas las influencias.

El clima alpino o de montaña se localiza en las zonas del pirineo oriental. Se caracteriza por sus bajas temperaturas medias, que no superan los 8°C y las frecuentes nevadas invernales.

El clima oceánico se localiza en las zonas próximas al mar Cantábrico. Las precipitaciones superan los 2.200 mm. anuales y están repartidas a lo largo de todo el año. Las temperaturas medias son suaves, en torno a los 14 °C.

El clima mediterráneo continentalizado posee precipitaciones inferiores a los 500 mm., con una estación seca que coincide con el verano. Los inviernos son fríos y los veranos cálidos.

La diversidad biológica es el principal rasgo de la riqueza de la naturaleza de Navarra. Esta elevada biodiversidad se debe en buena medida a su peculiar ubicación, en la que confluyen tres regiones biogeográficas: la alpina, la atlántica y la mediterránea. Pero también es fruto de la escasa densidad de población (50 h/km² frente a los 77 de España), de un desarrollo armónico que ha conjugado el crecimiento económico y social con

el respeto a la naturaleza, de la alta sensibilidad medioambiental de sus habitantes y de una avanzada política de gestión de los hábitats.

Navarra es pues un mosaico de paisajes que albergan innumerables especies de animales y vegetales. Se pueden distinguir nueve ecosistemas principales: sistemas alpinos, áreas fluviales y zonas húmedas, masas forestales, matorrales mediterráneos, pastizales no esteparios y brezales, roquedos, estepas, turberas y tobas, además de los saladares y las lagunas endorreicas. Estos ecosistemas acogen a especies tan variadas como el oso pardo, el visón europeo, el urogallo, el pico dorsiblanco, la nutria, el quebrantahuesos, el águila, el alimoche, el buitre o el avetoro, por citar algunos ejemplos.

La variedad orográfica y climática de Navarra, desde los valles cantábricos y las cumbres pirenaicas a las llanuras desérticas de la Reserva Mundial de la Biosfera de las Bardenas Reales, convierten al territorio en un completo muestrario de la naturaleza.

El territorio de Navarra se caracteriza por la importancia de sus recursos naturales que pueden resumirse en los siguientes puntos:

De los terrenos forestales 363.000 ha están arboladas, siendo el 65% frondosas y particularmente hayedos (lo que supone el 33% de los hayedos españoles) y el 35% de coníferas.

Las superficies cultivadas representan el 33,5% del territorio. De estas superficies cultivadas, el 73% corresponde al secano intensivo y el 15% al regadío.

Los recursos hídricos con aportaciones efectivas de 5.000 hm³/año de agua. La montaña Navarra, además de mantener la integridad de los sistemas hídricos, suministra agua limpia al resto del territorio. Gracias a ello, puede satisfacer sus necesidades y exportar más de 3.000 Hm³ al año a la cuenca del Ebro, lo que supone el 25% de su caudal en Navarra.

8.2. CONDICIONANTES AMBIENTALES: PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES EN NAVARRA

8.2.1. Red de Espacios Naturales Protegidos

Navarra cuenta con una Red de Espacios Naturales Protegidos formada por:

- 3 Parques Naturales (64.933 ha)
- 3 Reservas Integrales (487 ha)
- 38 Reservas Naturales (9.178 ha)

- 28 Enclaves Naturales (931 ha)
- 2 Áreas Naturales Recreativas (459 ha)
- 17 Zonas de Especial Protección para las Aves, también llamadas ZEPAS (79.950 ha)
- 14 Áreas de Protección de la Fauna Silvestre (2.815 ha)

Destaca también la presencia de dos Humedales de Importancia Internacional: la Laguna de Pitillas y la Laguna de las Cañas (Viana).

Además, el Gobierno ha propuesto 42 LIC (Lugares de Interés Comunitario) para su integración en la Red Natura 2000, creada por la Unión europea para la conservación de la diversidad biológica.

Espacios Protegidos por la Ley Foral 9/1996

La Ley Foral de Espacios Naturales de Navarra cumple dos objetivos, por un lado, establece un marco jurídico propio para Navarra, con la finalidad de proteger, conservar y mejorar las partes de su territorio dotadas de valores naturales dignos de protección. Este marco legal se articula teniendo en cuenta las previsiones de la legislación básica del Estado, pues incorpora las categorías de espacios naturales y los instrumentos de planificación de la Ley estatal de 1989, y de las Directivas Comunitarias Medioambientales, en especial de la 92/43, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales, aplicable desde mediados de 1994.

Por otro, integra y armoniza la normativa sobre espacios naturales con el extenso entramado jurídico urbanístico-territorial y medioambiental que, en los últimos años, ha promulgado la Comunidad Foral, especialmente con las determinaciones de las Leyes Forales de Protección y Gestión de la Fauna Silvestre y sus Hábitats, de Ordenación del Territorio y Urbanismo y de Protección y Desarrollo del Patrimonio Forestal de Navarra.

A la hora de clasificar los Espacios Naturales de Navarra, esta Ley Foral mantiene las categorías propias de la Ley Foral de Normas Urbanísticas Regionales para protección y uso del territorio, y añade al catálogo de espacios los monumentos naturales y los Paisajes Protegidos, figuras proveniente de la normativa básica estatal.

Para cada una de estas clases de Espacios Naturales, la Ley Foral relaciona las actividades y usos permitidos, autorizables y prohibidos, en sintonía con el régimen legal urbanístico operante en el suelo no urbanizable de Navarra.

Por su extensión y su importancia, destacan los tres Parques Naturales declarados: el Señorío de Bértiz, Urbasa-Andía y las Bardenas Reales.

El Señorío de Bértiz

El Parque Natural Señorío de Bértiz tiene una superficie de 2.040 ha y está situado en el término municipal de Bertizarana, en el Norte de Navarra, a orillas del río Bidasoa. El parque constituye un conjunto singular por su paisaje, siendo uno de los pocos valles del entorno que dispone de una cubierta arbórea completa y continua. Presenta un alto gradiente altitudinal, pues en tan sólo seis kilómetros de distancia se superan los 700 metros de desnivel entre las orillas del Bidasoa y el pico de Aizkolegi. Su vegetación y su fauna son representativas de los valles prepirenaicos de influencia atlántica, aunque no existen especies endémicas.

Urbasa y Andía

Las Sierras de Urbasa y Andía (21.408 ha de Parque Natural) se configuran como un espacio natural dotado de un amplio conjunto de valores geológicos, biológicos, ecológicos, estéticos, paisajísticos, arqueológicos y socioculturales. Están situadas al Oeste de Navarra, en una posición intermedia entre la llamada Navarra Húmeda del Noroeste y la Navarra Media Occidental o Tierra Estella. Se trata de un altiplano en el que confluyen el mundo atlántico, que penetra por la cara norte, y el mediterráneo, que lo hace por el Sur. Todo ello conforma un sugestivo paisaje de robles, hayas, quejigos, encinas y pastizales en el que habita una fauna valiosa por su diversidad.

El parque es un modelo de paisaje kárstico y en este territorio se preserva buena parte de los recursos hídricos de Navarra, pues constituye un gran embalse subterráneo, cuyo drenaje natural fluye al exterior a través de nacederos tan espectaculares como el del Urederra.

Las Bardenas Reales

Las Bardenas Reales (40.000 ha de Parque Natural) constituyen un extenso territorio del Sudeste de Navarra caracterizado climatológicamente por sus escasas y torrenciales precipitaciones, veranos cálidos e inviernos bastantes fríos. La vegetación es de carácter estepario y mediterráneo. El interés botánico de la flora y la fauna bardeneras está relacionado con la singularidad climática de la depresión del Ebro, y ha merecido figurar en el Inventario Nacional de Hábitats, elaborado al amparo de la Directiva 92/43, CEE, de 21 de mayo, de Hábitats. Este parque fue declarado en 2000 Reserva Mundial de la Biosfera.

Además de estos tres Parques Naturales, cabe destacar:

- 3 Reservas Integrales
- 38 Reservas Naturales
- 28 Enclaves Naturales
- 2 Áreas Naturales Recreativas

Espacios Protegidos por la Ley Foral 2/1993

En Navarra se han creado las Áreas de Protección de la Fauna Silvestre en aplicación de la Ley Foral 2/1993 de protección y gestión de la fauna silvestre y sus hábitats (con sus modificaciones recogidas en las Leyes Forales 8/94 y 5/98).

Dentro de los condicionantes genéricos de esta Ley Foral destaca la obligatoriedad de realizar estudios ambientales de todas las obras de carreteras, salvo las desarrolladas dentro de los núcleos urbanos.

Existen catorce Áreas de Protección de la Fauna Silvestre:

Espacios Protegidos por la Ley Foral 13/1990: MUP

La Ley Foral 13/1990, de protección y desarrollo del patrimonio forestal de Navarra, concibe los Montes de Utilidad Pública como montes públicos dotados de una innegable función ecológica, al punto de que al menos un 5% de su superficie debe conservarse sin actuación humana, sometida a su evolución natural.

Entre otras consideraciones, esta Ley Foral recoge que en los proyectos de construcción de infraestructuras de interés general en los que se produzca disminución de la superficie forestal, se obliga a la inclusión de un proyecto de reforestación o de restauración forestal en la zona afectada de una superficie no inferior a la ocupada. Además, en aquellos proyectos públicos cuyo ámbito de actuación limite con los cauces fluviales, se respetará una banda lineal continua al cauce, no inferior a cinco metros de anchura, cuyo fin será constituirse en formaciones naturales de ribera.

Espacios Protegidos por el Decreto Foral 4/1997: Inventario de Zonas Húmedas

El Gobierno de Navarra ha elaborado un Inventario de Zonas Húmedas (Decreto Foral 4/1997), con el que persigue dos objetivos:

- identificar aquellos humedales de mayor importancia para su conservación.
- establecer las medidas más adecuadas para su protección.

Se reconocen a los humedales inventariados algunos de estos valores: ser una escala importante para las aves migratorias o invernantes; ser el hábitat de especies nidificantes; y poseer valores limnológicos, botánicos e hidrogeológicos.

El Embalse de las Cañas y la Laguna de Pitiillas están incluidos además en la lista de Zonas Húmedas de Importancia Internacional del Convenio Ramsar. La primera, por albergar un alto número de parejas de martinets y garzas imperiales, así como del avetoro con algún caso de nidificación. La segunda, por la presencia regular del avetoro en período de nidificación, de la polluela chica, del 6,4% de la población invernante del aguilucho lagunero de España, por la importancia creciente de las colonias de garza real e imperial, y por ser zona de paso obligado y escala de descanso regular de diversas aves acuáticas migratorias del frente occidental pirenaico.

Espacios Protegidos por la Directiva 79/409/CEE: ZEPAS

El objetivo de esta Directiva es la conservación y la adecuada gestión de todas las aves que viven en estado silvestre en el territorio de la Comunidad Europea. Para ello define unas reglas generales de protección, limita la relación de especies que pueden ser cazadas y los métodos de captura, y regula su comercialización.

Además, la Directiva da soporte legal en su articulado a uno de los principios más elementales de la conservación de la vida silvestre: la necesidad de proteger los hábitats para garantizar la protección de las especies. Así, los Estados miembros tienen la obligación de conservar los territorios más adecuados, en número y superficie suficiente para garantizar su supervivencia.

Estos territorios son las ZEPAS, lugares en los que se han de adoptar las medidas apropiadas para evitar la contaminación o el deterioro de los hábitats, y las perturbaciones que afecten a las aves. Estas zonas juegan un papel muy destacado en la constitución de la Red Natura 2000.

En Navarra se han determinado 17 Zonas de Especial Protección de Aves:

Espacios Protegidos por Directiva 92/43/CEE: Red Natura 2000

Lugares de Importancia Comunitaria

Navarra ha propuesto 42 Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) para su integración en la Red Natura 2000, creada por la Unión Europea para la conservación de la diversidad biológica.

Estas 42 zonas suponen más del 24% del total del territorio navarro.

La Red Natura 2000 es la concreción Europea de la Cumbre de Río (1992), en la que se creó el Día Internacional de la Diversidad Biológica. Esta Red, amparada por la Directiva 92/43/CEE, tiene como objetivo el mantenimiento, en un estado de conservación favorable, de todos los tipos de hábitats y especies de flora y fauna declarados de interés comunitario en los anexos I y II de dicha Directiva; igualmente, quiere interiorizar, junto a los criterios meramente ecológicos, también los económicos sociales, culturales y territoriales para alcanzar el desarrollo sostenible.

En concreto, Navarra ha propuesto más de 250.000 hectáreas de su territorio para integrarlas en la Red Natura 2000.

Estas zonas se establecen en espacios de gran tamaño donde se puede actuar eficazmente dentro de una gestión sostenible y de integración de la conservación con usos tales como la agricultura, silvicultura, actividades recreativas, caza, pesca, industria e infraestructuras de transporte. La superficie estimada en Navarra con interés natural es de 465.996 hectáreas, por lo que la propuesta de los 42 LIC integra el 54,07% del territorio declarado como de interés natural:

La planificación de la Red Natura 2000 en Navarra es novedosa ya que se están elaborando planes de gestión específicos para cada uno de los LICs. En el proceso de selección se han utilizado hasta siete indicadores ecológicos; se ha utilizado un análisis multivariable a través de sistemas de información geográficos; y se ha desarrollado una detallada cartografía de cada LIC.

Hábitats Naturales

La Directiva Hábitats (Directiva 92/43 CEE), en su Anexo I, recoge 226 tipos de hábitats de interés comunitario, para cuya conservación es necesario designar las correspondientes zonas. Estos hábitats se caracterizan por estar amenazados de desaparición en su área de distribución natural, porque sea reducida o lo esté debido a alguna causa que provoque su regresión, o por constituir un ejemplo representativo de características típicas de alguna de las cinco regiones biogeográficas europeas. De estos hábitats, 121, es decir, el 54%, se encuentran presentes en territorio español.

Igualmente, la Directiva establece dentro de estos hábitats naturales de interés comunitario, algunos "prioritarios" que son definidos como aquéllos amenazados de desaparición cuya con-

servación supone una especial responsabilidad, habida cuenta de la proporción de su área de distribución natural incluida en el territorio de la Unión Europea. La diversidad biológica en cuanto a hábitats naturales en Navarra es la siguiente:

- Región alpina: 4 hábitats prioritarios y 26 de interés especial (19.303 ha)
- Región atlántica: 7 hábitats prioritarios y 27 de interés especial (106.139 ha)
- Región mediterránea: 8 hábitats prioritarios y 29 de interés especial (92.689 ha)

En total, Navarra presenta 52 hábitats de interés comunitario:

- 10 tipos de hábitats prioritarios con 28.483 ha.
- 42 tipos de hábitats de interés especial en 189.647,5 ha.

Este conjunto de hábitats supone el 23% de todos los espacios con algún tipo de interés europeo, sin duda la mayor proporción regional. A su vez, España es el país de la Unión Europea con mayor biodiversidad, albergando el 43% de toda la existente en el continente europeo.

8.2.2. Especies de fauna y flora amenazadas

Elaborar catálogos sobre flora y fauna amenazada no sólo es una opción estratégica sino un imperativo legal. En la Ley 4/89 de Conservación de Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, se establecen las categorías de protección según el grado de amenaza a que están sometidas las especies.

El instrumento que permite establecer el estatus de protección de cada especie es el Catálogo de Especies Amenazadas. Navarra ha sido una de las ocho Comunidades Autónomas que ha elaborado parcialmente el catálogo, ajustándose a las categorías establecidas en la ley básica, a diferencia de otras que han incorporado nuevas categorías.

La fauna amenazada de Navarra

La elaboración del Catálogo de Especies de Fauna Amenazadas se basó en el Decreto Foral 563/1995, de 27 de noviembre. Recoge un total de 105 especies de vertebrados, 3 de ellas extinguidas y 17 catalogadas como en peligro de extinción. El grupo de las aves es el más amenazado en cuanto al número de especies incluidas en alguna de las categorías descritas, 83 de las 235 registradas, aunque en términos porcentuales los anfibios encabezan la lista, con un 41% de sus especies amenazadas (ver tabla inferior).

En el año 1996, en el Decreto Foral 142/1996, se incluyó en el Catálogo el primer, y hasta la fecha único invertebrado, el cangrejo de río autóctono, catalogado como “en peligro de extinción”. Sin embargo, cabe destacar la presencia en Nava-

rra de 10 taxones incluidos en el anexo II de la Directiva Hábitats, que se elevan hasta 17, si consideramos todos los invertebrados protegidos por convenios internacionales.

Especies de vertebrados protegidos y sus categorías

	Total	Autóctona	Alóctona	P.E.	S.	V.	I.	Ex.	%
Peces	27	21	6	–	–	–	6*	–	22
Anfibios	17	17	–	–	2	–	5	–	41
Reptiles	26	26	–	–	1	–	6	–	27
Aves	236	234	2	11	12	12	48	–	35
Mamíferos	78	75	3	5	1	5	12	3	33

Tabla: Especies de vertebrados protegidos y sus categorías

* El gobio, sólo en la vertiente cantábrica

P.E.: En Peligro de Extinción. S: Sensibles a la alteración de su hábitat. V: Vulnerables. I: De interés especial. Ex: Extinguidas

En la actualidad hay aprobados cuatro planes de recuperación: Decreto Foral 15/1996, de 18 de septiembre, del águila perdicera; Decreto Foral 95/1995, de 10 de abril, por el que se aprueba el II Plan de de Recuperación del quebrantahuesos, el Decreto Foral 143/1996, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del cangrejo de río autóctono y el Decreto Foral 268/1996, de 1 de julio, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del oso pardo.

La Flora Amenazada de Navarra

En el Decreto Foral 94/1997, de 7 de abril, se ha recogido el catálogo de flora amenazada basada en la prohibición de su destrucción, mutilación, corta o arranques intencionados, la prohibición de su posesión, naturalización, transporte, venta y exposición y la vigilancia discreta y el seguimiento periódico de la evolución de sus poblaciones.

En el catálogo se han recogido las especies de la flora silvestre vascular que requieren de un estatus protector más inminente. Se han considerado 16 “sensibles a la alteración de su hábitat” y 37 “vulnerables”. Para más adelante ha quedado la catalogación de especies “de interés especial”, 59 especies, según el estudio previo que sirvió de base a la realización del catálogo, que cuentan con poblaciones escasas, se hayan en el límite de su área de distribución o son endémicas. Los conocimientos sobre plantas inferiores son todavía insuficientes como para adoptar criterios de gestión.

Cabe constatar la presencia en Navarra de una especie incluida en el anexo II de la Directiva Hábitats.

8.2.3. Protección de El Camino de Santiago

Las peregrinaciones a Santiago de Compostela comenzaron a raíz del oportuno hallazgo del sepulcro del apóstol Santiago y sus discípulos en Compostela el año 813. La Cristiandad y los reinos cristianos, embarcados en el espíritu de Cruzada contra los musulmanes, se lanzan en peregrinación a visitar la tumba del apóstol. Así se crea el Camino Jacobeo -la calle Mayor de Europa- que recibe la influencia cultural y religiosa de toda Europa, que va haciendo caminos que confluyen en los dos principales que cruzan el Pirineo por Roncesvalles y Somport. También en Navarra las rutas fueron varias en un principio. Aparte de las dos citadas, tuvieron importancia la de la Barranca, la del Baztán, la de Mauleón a Roncal y Lumbier, la de la Ribera, la del Val de Aibar y la que atravesaba la Valdorba. El rey navarro Sancho III el Mayor (1004-1035), que ejerció un dominio efectivo sobre todos los reinos cristianos hispanos, fue quien fijó el trazado definitivo del Camino y quien introdujo la influencia cluniacense y el nuevo arte románico, que se extendió por toda la ruta jacobea, cuyo esplendor habría de durar hasta el siglo XVI.

Prácticamente olvidado desde entonces, comienza a renacer con la creación de las primeras asociaciones de Amigos del Camino de Santiago, primero en París, y luego, en 1962, en Estella, y después por toda Europa. Su labor se ve

reconocida con la declaración del Camino en 1987, por el Consejo de Europa, como «Itinerario Cultural Europeo». Desde entonces, por razones religiosas, culturales o turísticas, hacen el Camino gentes de todo el mundo.

En Navarra, El Camino de Santiago se encuentra delimitado y protegido mediante la promulgación de los siguientes Decretos Forales:

- Decreto Foral 324/1993, de 25 de octubre, por el que se fija y delimita definitivamente el ámbito territorial del Camino de Santiago, a su paso por Navarra, al efecto de complementar la declaración como conjunto histórico-artístico efectuada por Decreto 2224/1962, de 5 de septiembre.

- Decreto Foral 290/1988, de 14 de diciembre, por el que se delimita definitivamente el Camino de Santiago a su paso por Navarra y se establece su régimen de protección, indicándose en este Decreto el régimen de protección urbanística así como los pasos a seguir en el caso de ocupación o afección por parte de una infraestructura.

8.2.4. Resumen de la legislación medioambiental aplicable al III Plan Director de Carreteras de Navarra

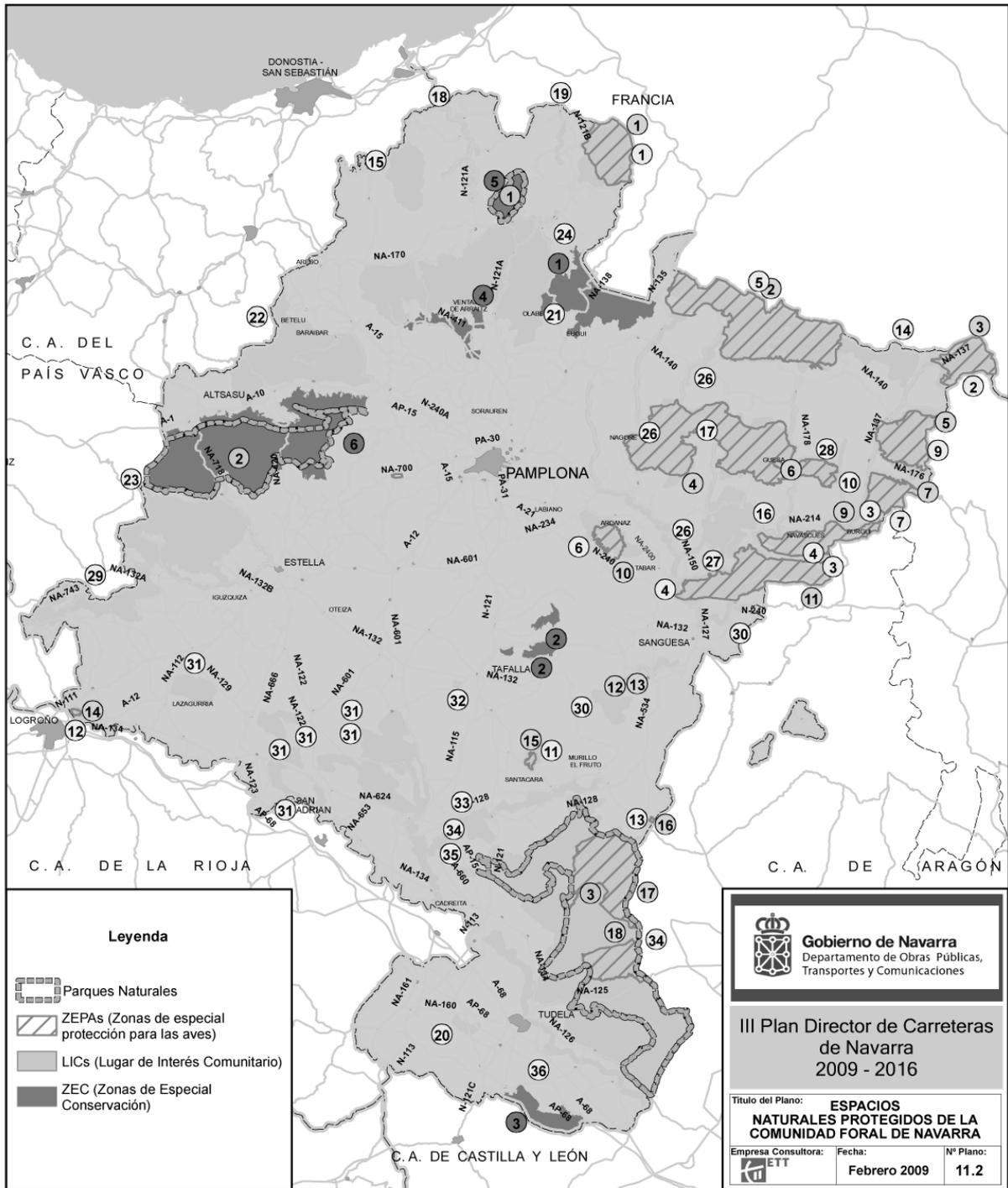
Además de los condicionantes medioambientales descritos en los anteriores apartados y que se consideran como punto de partida para la evaluación de las propuestas incluidas en el presente Plan, se tendrán en consideración todas las dispo-

siciones legales vigentes aplicables a un documento de concepción global como es el III Plan Director de Carreteras de Navarra, y que se resumen en el apéndice 1. La legislación de carácter más específico, será recogida dentro de la Evaluación Ambiental Estratégica con el fin de tenerla en consideración a la hora de establecer las prescripciones generales consideradas en el diseño y construcción de las infraestructuras programadas:

8.2.5. Otros condicionantes ambientales

La legislación aplicable desde el punto de vista medioambiental genera una serie de condicionantes medioambientales a la hora de definir y evaluar las propuestas de actuación que son contempladas en el presente Plan Director.

No obstante, en el desarrollo de la evaluación ambiental no se tienen únicamente en cuenta estas prescripciones legales. El análisis en detalle del ámbito de estudio permite identificar los recursos ambientales más valiosos, determinando las áreas relevantes desde el punto de vista de la conservación, fragilidad, singularidad o especial protección. De este modo, el análisis medioambiental de cada una de las actuaciones propuestas dentro del ámbito en el que se desarrollan, da lugar a una serie de condicionantes ambientales más específicos que se incluyen y desarrollan dentro de la Evaluación Ambiental Estratégica del III Plan Director.



9. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA RED DE CARRETERAS

9.1. CLASIFICACIÓN Y NUEVO CATÁLOGO DE LA RED

La Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra, al inicio del año 2009, está compuesta

por 3.921,62 kilómetros repartidos en dos grandes grupos, las Vías de Gran Capacidad, con 373,03 kilómetros, y las Carreteras Convencionales, con 3.548,59 kilómetros. En el siguiente cuadro se reflejan los distintos tipos de redes, así como su longitud y porcentaje de la misma con respecto a la totalidad de la Red.

Tipo de Red	Longitud (Km.)	%
AUTOPISTAS	111,95	2,85%
AUTOVÍAS	197,42	5,03%
VÍAS DESDOBLADAS	23,78	0,61%
CARRETERAS DE ALTAS PRESTACIONES	39,88	1,02%
TOTAL VÍAS DE GRAN CAPACIDAD	373,03	9,51%
CARRETERA DE INTERES GENERAL	270,28	6,89%
CARRETERA DE INTERÉS DE LA COMUNIDAD FORAL	1.036,36	26,43%
CARRETERAS LOCALES	2.241,95	57,17%
TOTAL DE CARRETERAS CONVENCIONALES	3.548,59	90,49%
TOTAL RED DE CARRETERAS DE NAVARRA	3.921,62	100,00%

El estudio de la situación actual se ha llevado a cabo realizando una segmentación dinámica de la Red a todos los niveles, desde las Autopistas y Autovías hasta la Red Local. Dicho proceso permite modificar los tramos de estudio en función de las necesidades del parámetro de análisis considerado. De esta forma, se supera la tramificación fija, que definía unos tramos de carretera que mantenía constantes, independientemente de la característica que se analizase.

Esta herramienta ha permitido determinar el estado actual de cada carretera y sus carencias y déficits y las necesidades de intervención para obtener los estándares de calidad mínimos.

9.2. NUEVA SITUACIÓN DE LA RED

La actual clasificación de la Red de carreteras se ha modificado con respecto a la anterior, aprobándose con la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo de Carreteras de Navarra. Dicha Ley anula la clasificación de la Red en cinco categorías (Autopistas y Autovías, Red General, Red de Interés de la Comunidad Foral, Red Comarcal y Red Local) y establece siete nuevas categorías con las siguientes características:

Autopistas

- Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una franja de terreno no destinada a la circulación, salvo en tramos singulares o con carácter temporal.

- No cruzan ni son cruzadas al mismo nivel por otra vía de comunicación o servidumbre de paso, pasos de peatones, vías ciclistas, línea de ferrocarril u otra infraestructura.

- Las propiedades colindantes no tienen acceso directo a las mismas.

- Están valladas, en ambos márgenes, en toda su longitud.

- Disponen de control de accesos a la infraestructura. Se incluyen en esta clase los tramos de autopistas libres de peaje.

Autovías

- Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por elementos físicos de carácter longitudinal o por una franja de terreno no destinada a la circulación, salvo en tramos singulares o con carácter temporal.

- No cruzan ni son cruzadas al mismo nivel por otra vía de comunicación o servidumbre de paso, pasos de peatones, vías ciclistas, línea de ferrocarril u otra infraestructura.

- Las propiedades colindantes tienen acceso limitado a las mismas.

- Están valladas en ambos márgenes, en toda su longitud.

Vías desdobladas.

Son las carreteras, en general de carácter urbano, que reúnen las siguientes condiciones:

- Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una mediana de tipo urbano, por una franja de terreno no destinada a la circulación o por elementos físicos longitudinales, salvo en tramos singulares o con carácter temporal.

- Sus intersecciones son preferentemente a nivel con características de rotonda.

- Pueden ser cruzadas a nivel por pasos de peatones o vías ciclistas, salvo que razones de seguridad vial justifiquen cruces a diferente nivel.

- Las propiedades colindantes tienen acceso limitado a las mismas.

- Sin vallado longitudinal, salvo en tramos específicos.

- Pueden dotarse de elementos de integración urbana en sus márgenes.

Carreteras de Altas Prestaciones

- Doble sentido de circulación en calzada única, pudiendo disponerse de elementos de separación para los dos sentidos del tráfico.

- Disponen de un porcentaje significativo de la longitud de su trazado con un tercer carril para facilitar el adelantamiento, pudiendo incorporar un cuarto carril para vehículos lentos en descensos pronunciados.

- Las intersecciones con otras carreteras serán, preferentemente, mediante enlaces a distinto nivel.

- Limitación parcial de accesos directos desde las propiedades colindantes.

- Sin vallado longitudinal, salvo en tramos específicos.

Carreteras de Interés General.

Son las que conforman itinerarios de carácter interautonómico o internacional y que soportan un volumen significativo de tráfico.

Carreteras de Interés de la Comunidad Foral.

Son aquéllas que sin ser de interés general, estructuran internamente el territorio de la Comunidad Foral de Navarra, así como las que vertebran las conexiones con Comunidades Autónomas o Regiones limítrofes.

Red Local.

Son las que conforman la red capilar de comunicaciones, permitiendo la conexión entre carreteras de nivel superior y el acceso a núcleos de población, así como las conexiones no estructurantes con territorios limítrofes de la Comunidad Foral de Navarra.

Las cuatro primeras redes forman las llamadas Vías de Gran Capacidad, mientras que las carreteras de Interés General, de Interés de la Comunidad Foral y la Red Local son carreteras convencionales, que según la Ley Foral, tienen las siguientes características:

- Doble sentido de circulación en calzada única.

- Las intersecciones con otras carreteras convencionales serán, preferentemente, en el mismo nivel.

- Sin limitación de accesos desde las propiedades colindantes, con sujeción a lo establecido en la normativa de seguridad vial y de diseño de carreteras.

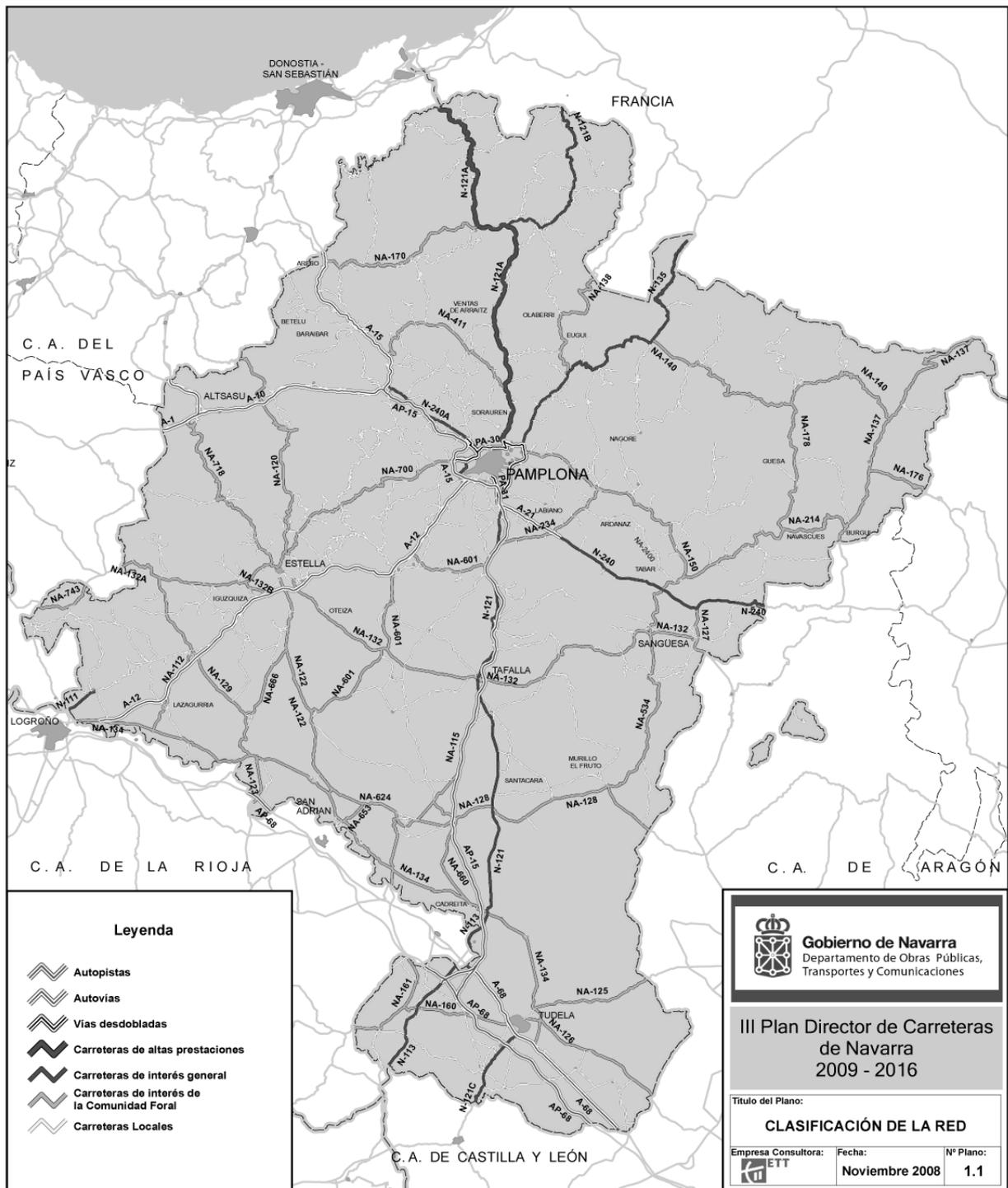
- Sin vallado longitudinal.

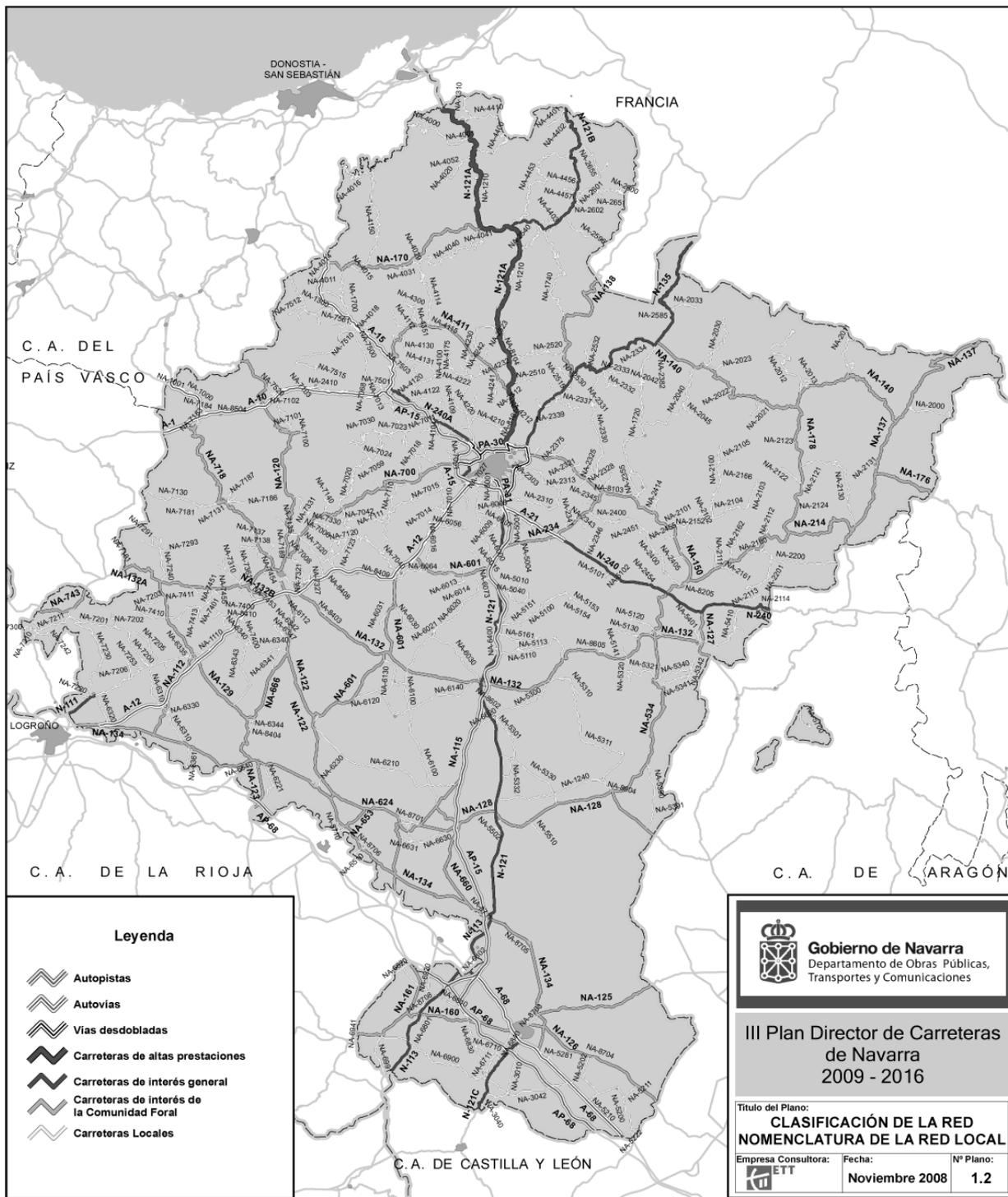
La nueva clasificación no altera sustancialmente la antigua división en cinco redes que existía. Los mayores cambios respecto a una clasificación u otra se producen en las Vías Desdobladas y en las Carreteras de Altas Prestaciones.

Las Vías Desdobladas están compuestas por los accesos a Pamplona, tanto las rondas como los accesos desde el Sur y el Oeste.

La única carretera incluida dentro de la categoría de Carreteras de Altas Prestaciones de la N-121A, de Pamplona a Behobia, dotada de terceros carriles de adelantamiento en las rampas.

Las carreteras que antes se catalogaban dentro de la Red Comarcal han pasado a formar parte de la Red Local y, fundamentalmente, de la Red de Interés de la Comunidad Foral.





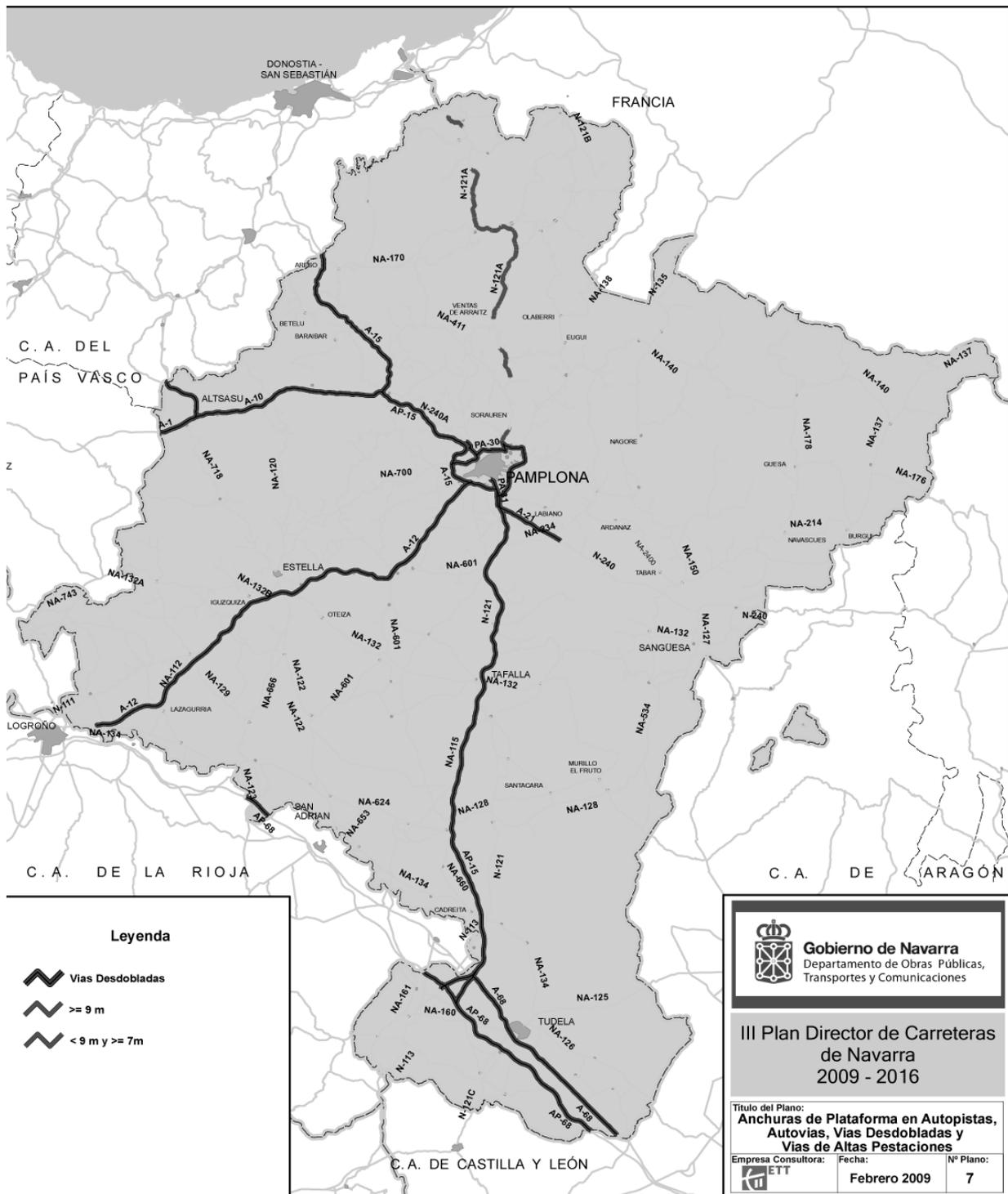
9.3. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DE LA RED

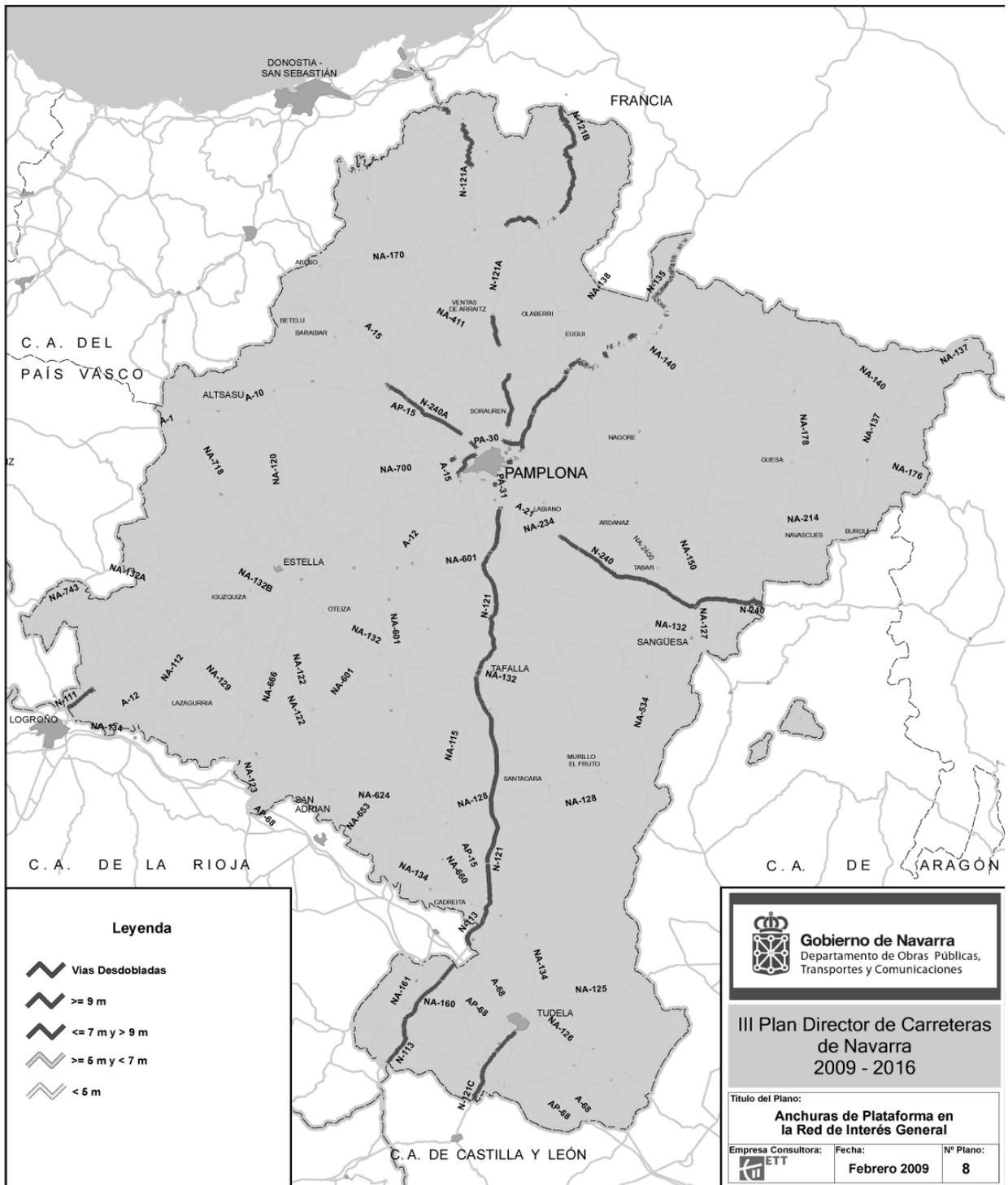
Durante el año 2008 se ha realizado un nuevo Inventario Geométrico de la Red de Carreteras de Navarra para la actualización de las características de la red una vez ejecutadas las actuaciones correspondientes al II Plan Director, y los datos básicos de la geometría de la red de carreteras, adecuando, asimismo, su denominación con respecto al nuevo Catálogo.

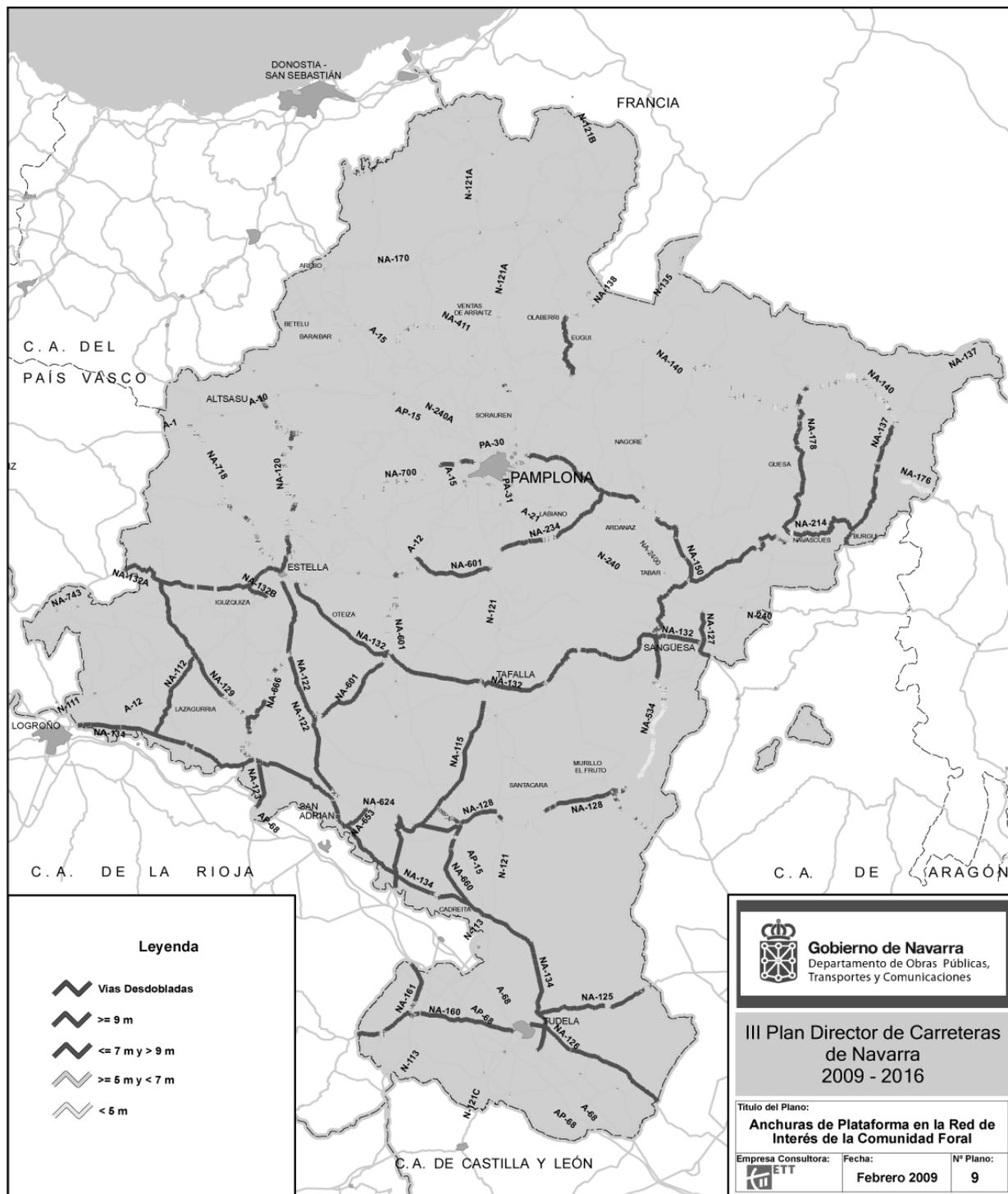
A partir de su explotación, analizando los registros en los que están recogidos los principales datos geométricos de la Red Foral y de su

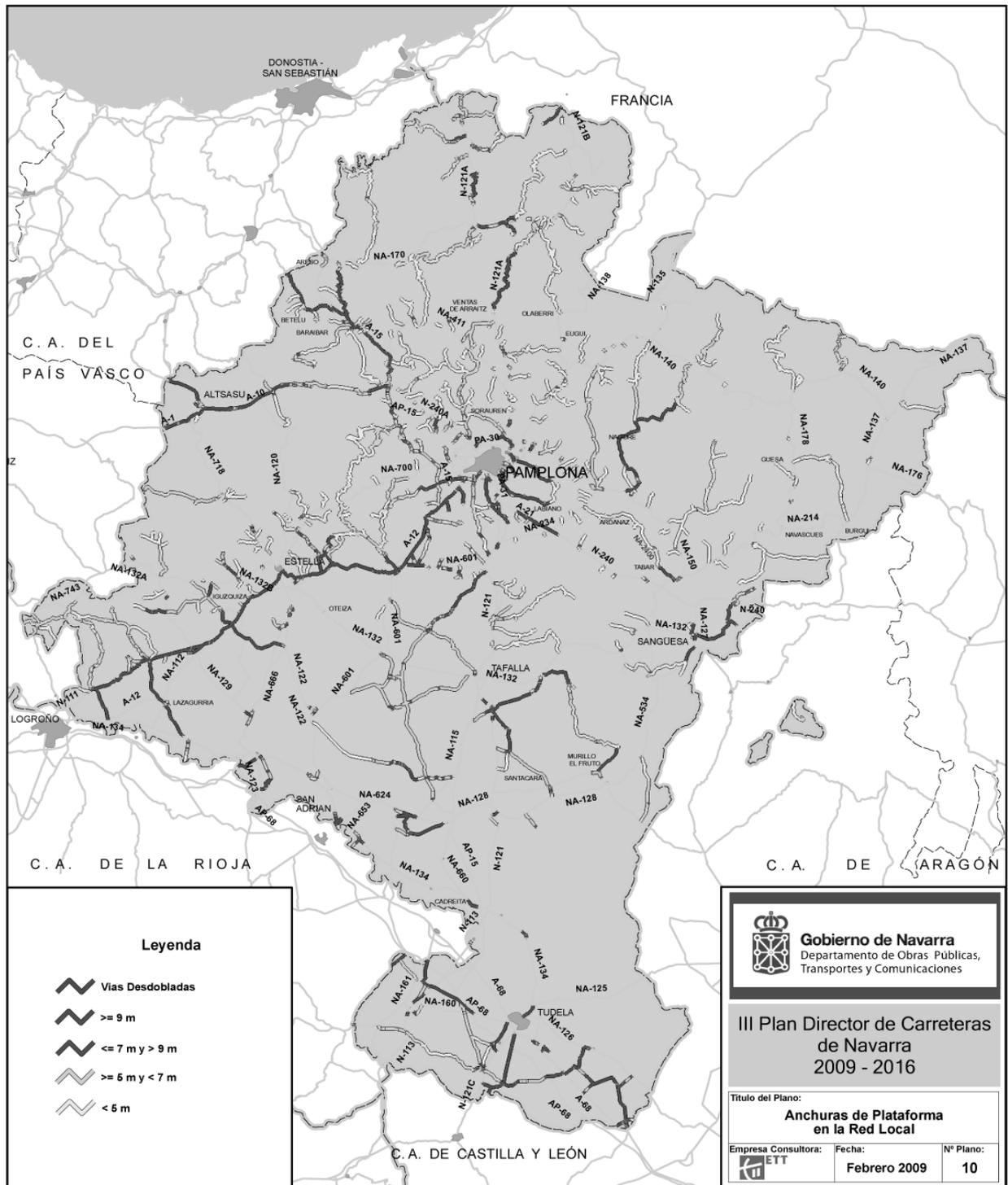
agregación por tramos homogéneos, ha sido posible analizar la situación de la red en base a las anchuras de las calzadas y plataformas, la existencia o no de arcenes, los radios de curvatura y las pendientes, y otros parámetros de interés para la determinación de las necesidades de actuación a incluir en este III Plan de Carreteras.

En base a los resultados obtenidos, y después del análisis de tráfico efectuado, que se recoge en el siguiente apartado, se ha podido analizar la adecuación de la actual oferta viaria a la demanda definida por la IMD en la red, calculando los correspondientes niveles de servicio y los problemas derivados de capacidad.









9.4. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO 2000-2008

9.4.1. Situación actual

El estudio de la situación actual y de la evolución del tráfico en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra se ha realizado procesando los datos de aforo desde el año 2000 hasta el 2007. Las intensidades medias diarias (IMD) se han recogido de los anuarios de Tráfico y Accidentes publicados por la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control del Servicio de Conservación, perteneciente a la Dirección General de Obras Públicas.

La asignación de intensidades se ha efectuado a partir de la tramificación recogida en el plano del Aforos de Tráfico de 2007 publicado por el Negociado de Aforos de la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control anteriormente mencionado.

El análisis de la situación se ha efectuado por redes, concentrándose en las vías más relevantes, y por itinerarios, priorizando aquellos que tienen una mayor intensidad circulatoria, que han registrado importantes variaciones de tráfico o se han visto alterados en los últimos años a causa de la construcción de nuevas infraestructuras.

La Red, en conjunto, se encuentra poco cargada de tráfico. Más del 40% de las carreteras registran intensidades menores a 1.000 vehículos/día y, únicamente, el 11,6% soporta más de 10.000 vehículos día.

Sin embargo, el reparto no es uniforme. Las redes de mayores prestaciones geométricas y capacidad (Vías de Gran Capacidad) registran prácticamente la totalidad de las intensidades superiores a 10.000 vehículos/día y la mayor parte de las intensidades por encima de los 4.000 vehículos. Por el contrario, las carreteras convencionales sirven a itinerarios que apenas llegan a los 4.000 vehículos diarios en contadas ocasiones.

Esta pauta se va acentuando hasta llegar a la Red Local, la que presenta las condiciones geométricas y de capacidad más limitadas, en la que casi las tres cuartas partes de ella tienen una IMD inferior a 1.000 vehículos al día.

Tanto para este análisis como para los que se van a realizar a continuación de cada una de las redes e itinerarios se ha tomado el último dato disponible de aforo, correspondiente al año 2007.

Autopistas

La Red de Autovías incluye únicamente las autopistas AP-15 (Autopista de Navarra) y A-15 (Ronda de Pamplona Oeste). Las dos forman un itinerario continuo desde la AP-68, en extremo sur

de la Comunidad, hasta Irurtzun, pasando por Pamplona, donde la A-15 se inserta entre los dos tramos de la AP-15 para servir de ronda occidental a la capital navarra.

Las mayores intensidades medias se registran en ese tramo de circunvalación, donde, en 2007, circularon casi 40.000 vehículos diarios en algunas estaciones, manteniéndose una media superior a los 20.000 vehículos en toda la A-15. En la Autopista AP-15 se observa un incremento gradual del tráfico desde su inicio, en la conexión de la AP-68, con intensidades cercanas a los 5.000 vehículos/día, hasta la intersección con la Autovía A-21 en Noáin, donde la IMD es de casi 60.000 vehículos/día. Tras pasar la Ronda Oeste de Pamplona formada por la A-15, la intensidad desciende pero se mantiene siempre entre los 25.000 y los 30.000 vehículos al día hasta que llega a la bifurcación de la A-10 y la A-15 en Irurtzun, donde finaliza.

La Autopista AP-68, a pesar de estar catalogada como tal, no se incluye en el catálogo de carreteras de la Comunidad Foral por ser de competencia estatal.

Autovías

Existen seis autovías en la Comunidad foral de Navarra, la A-1 (Autovía del Norte), la A-10 (Autovía de la Barranca), la A-12 (Autovía del Camino de Santiago), la A-15 (Autovía de Leizaran), la A-21 (Autovía del Pirineo) y la A-68 (Autovía del Ebro).

Las intensidades más altas se registran en al A-1, en el tramo comprendido entre la límite provincial con Álava y la intersección con la A-10, en Altsasu, con más de 25.000 vehículos al día. En la A-10 las intensidades son menores pero, aun así considerables, con tráficos comprendidos entre los 15.000 y 20.000 vehículos diarios en todo su recorrido.

La A-12 experimenta un acusado descenso de intensidad circulatoria a medida que se acerca a Logroño. En las proximidades de Pamplona, el tráfico es superior a los 20.000 vehículos/día que cae hasta ser menor de 6.000 en los últimos tramos, cerca de la frontera con La Rioja.

Las otras tres autovías mantienen tráficos uniformes en todo el recorrido, oscilando entre los 10.000 y 20.000 vehículos al día en función del itinerario. El más cargado es el que discurre paralelo al río Ebro (A-68) con 18.000 vehículo/día de media, mientras que el tramo existente de la Autovía del Pirineo (A-21) apenas supera los 10.000 vehículos/día. La A-15, desde Irurtzun al límite provincial, se encuentra entre las dos anteriores,

con cifras circulatorias que rondan los 15.000 vehículos al día.

Vías Desdobladas

Las carreteras clasificadas como Vías Desdobladas, PA-30, PA-31 y PA-34, se encuentran formando parte de la circunvalación de Pamplona, fundamentalmente de de Ronda Este (PA-30 y PA-31) y parte de Ronda Norte (PA-43).

Las intensidades que se registran en todas ellas son muy elevadas, propias de entornos urbanos. En la Ronda Este (PA-30) se superan los 40.000 vehículos diarios en varios puntos y en la PA-31 se alcanzan incluso los 54.000 vehículos/día.

La PA-34, perteneciente al tramo Norte de la circunvalación tiene intensidades más irregulares que oscilan entre los 10.000 y 25.000 vehículos diarios.

Carreteras de Altas Prestaciones

Dentro de esta clasificación únicamente se encuentra la carretera N-121A de Pamplona a Behobia. Las intensidades registradas en las estaciones de aforo repartidas a lo largo de su trazado muestran valores que oscilan entre los 5.000 vehículos/día y los 10.000 vehículos/día. Las mayores densidades se encuentran en los tramos iniciales y finales, en las cercanías de Pamplona y el entramado urbano de Behobia e Irún. En la parte central del itinerario las intensidades son menores, aunque siempre superiores a los 5.000 vehículos/día.

Carreteras de Interés General

La Red de Carreteras de Interés General está compuesta por 301,16 kilómetros repartidos en trece vías distintas. De ellas, sólo siete están compuestas por tramos de cierta entidad, siendo los restantes tramos de variante, rondas urbanas o carreteras convencionales que han quedado después de realizar una duplicación o una mejora de trazado.

Las intensidades más importantes de toda la Red se registran en la Pamplona-Tudela (N-121) con casi 20.000 vehículos al día en algunos tramos, y en la N-232 (Alfaro-Tudela-Zaragoza) con más de 15.000 vehículos al día.

En algunos tramos de las rondas urbanas o de las variantes de población se registran importantes intensidades, cercanas a los 20.000 vehículos/día. Estos son los casos de la PA-32 y la PA-33.

La mayor parte de las Carreteras de Interés General registran una intensidad comprendida

entre los 4.000 y 10.000 vehículos al día. En concreto 121,3 de los 268,5 kilómetros que forman la Red, lo que representa el 45,2%. Las carreteras con menores intensidades circulatorias (menos de 4.000 veh./día) corresponden, fundamentalmente a la N-135 Pamplona-Francia (por Luzaide), la N-121B Pamplona-Francia (por Baztán), ambas carreteras de montaña, junto con algunos tramos de otras carreteras como el final de la N-240, antes de la frontera con Zaragoza.

Carreteras de Interés de la Comunidad Foral

La Red De Interés de la Comunidad Foral cubre los huecos dejados por las redes anteriores con unas intensidades inferiores a los 4.000 vehículos al día en la práctica totalidad de la Red (90,3% del total). En un tercio de ella (33,8%) la intensidad es menor de 1.000 vehículos diarios.

Su distribución geográfica sigue unas pautas determinadas. A grandes rasgos, las carreteras con mayores intensidades, se sitúan en el sur de la Comunidad Foral, en el entorno del corredor del Ebro y las poblaciones cercanas, especialmente Tudela. Destacan la NA-122 de Estella a Andosilla y la NA-134 (Eje del Ebro) que, en algunos tramos, tienen intensidades que rondan los 9.000 vehículos al día.

En el extremo opuesto, las carreteras con intensidades menores se encuentran más repartidas por toda la provincia, aunque se detecta una concentración ligeramente mayor en el tercio norte, en el entorno pirenaico.

Carreteras Locales

La Red Local supone el grueso de la Red de Carreteras de la Red Foral con 1.016,1 de los 2.748,2 kilómetros totales. De los más de mil kilómetros que la componen, apenas setenta y tres tiene tráfico superiores a 2.000 vehículos al día. De los restantes, las tres cuartas partes ni siquiera llegan a los 1.000 vehículos diarios.

9.4.2. Evolución del tráfico

El estudio de la evolución del tráfico en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra se ha realizado a partir de los aforos publicados por la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control del Servicio de Conservación. Cuando ha sido posible se ha utilizado como serie de referencia para el cálculo de las tasas de incremento el periodo 2000-2008. En los casos en los que no se disponía de toda la serie o se trataba una carretera que no había entrado en servicio en el año 2000, se ha tomado la serie lo más larga posible a fin de tener un valor fiable de crecimiento anual del tráfico.

9.4.3. Evolución del tráfico por tipo de red

Autopistas

El crecimiento registrado en las autopistas navarras ha sido moderado. Únicamente en algunos puntos de la A-15 los crecimientos han sido superiores al 5% (5,4% el mayor de ellos). En el resto de los tramos los crecimientos se han situado entre el 3% y el 5% o, incluso menores.

Autovías

La Autovía del Camino de Santiago (A-12) ha registrado un importante incremento en la mayoría de sus tramos desde el año 2005 (primero del que se tienen registros) al 2007. Los incrementos han superado ampliamente el 10% llegando en algunos puntos a, casi, el 20%.

En el resto de las autovías los crecimientos han sido menores. La A-68 (Autovía del Ebro) ha crecido, según los tramos, entre el 4,5% y el 7%. Menor, aunque también importante, ha sido el incremento de tráfico de la A-1 (4-5%).

El menor crecimiento se registra en la Autovía de Leizaran (A-15) que apenas supera el 1%.

Vías duplicadas

En la Ronda de Pamplona los mayores incrementos se han producido en el tramo correspondiente a la PA-30, que se sitúan en el entrono del 10% pero que, puntualmente, superan el 15%. En el resto de los tramos el crecimiento es más moderado, no superando el 5%.

Carreteras de Altas Prestaciones

La N-121A de Pamplona a Behobia mantiene unas tasas de crecimiento constantes en todo su recorrido cercanas al 4%.

Carreteras de Interés General

Los crecimientos en la Red de Interés General son más moderados que en las redes de mayor capacidad. Únicamente en dos puntos de la N-113 (Pamplona-Madrid) y de la N-240 se han producido crecimientos mayores al 5% (6,1% el mayor de ellos). El grueso de las carreteras ha tenido crecimientos menores al 3% y en algunos casos se ha producido un pequeño descenso en algunas estaciones de la N-121B (-1,2%), la N-135 (-0,1%) y la N-240A (-0,9%).

Carreteras de Interés de la Comunidad Foral

Las carreteras de la Red de Interés de la Comunidad Foral han tenido un crecimiento desigual. En, aproximadamente, una quinta parte de su longitud se ha producido crecimientos superiores al 7%, destacando la NA-700 que ha pasado

de 761 veh./día en 2000 a 2.180 veh./día en 2007, lo que supone un 16,2% de incremento.

Otra quinta parte de la Red ha registrado un descenso en su intensidad circulatoria en los últimos años. La NA-112 ha experimentado un descenso espectacular desde el año 2006 hasta ahora, llegando de decrementos del 46%. La fecha de inicio del descenso coincide con la puesta en servicio de la A-12, lo que hace suponer que el tráfico de largo recorrido ha sido captado por esta última. En el resto de la Red los crecimientos son moderados, menores al 5%.

Carreteras locales

De la totalidad de la red local, únicamente en 90,31 kilómetros se han producido incrementos mayores al 7% y en 138,55 entre el 7% y el 5%, lo que supone sólo un 24,3% del total. En el resto de las carreteras apenas se producen aumentos o descensos significativos porcentual o numéricamente.

9.4.4. Evolución del tráfico según corredores

Corredor Pamplona-Behobia (N-121A)

El corredor Pamplona-Behobia recorrido por la N-121A discurre desde Pamplona en dirección Norte hacia la frontera de Guipúzcoa con Francia. Sirve como articulador del territorio atlántico de Navarra con Guipúzcoa y Francia.

Debido a la orografía se ha optado el aumento de la capacidad añadiendo terceros carriles que faciliten el adelantamiento en las rampas. Aun así, el crecimiento observado en los últimos años ha sido moderado, en torno al 4% en la mayor parte de los tramos, aumentando de 7.831 veh./día en 2000 a 10.562 veh./día en 2007 en el tramo con mayor tráfico.

Corredor Pamplona-Francia, por Luzaide (N-135)

La carretera N-135 Pamplona-Francia (Luzaide/Valcarlos) comunica la capital navarra con los valles pirenaicos situados en la parte oriental de la Comunidad Foral. Es una vía con un tráfico reducido, menor a los 4.000 veh./día que no ha sufrido grandes crecimientos en los últimos años.

Corredor Pamplona-Huesca (A-21 y N-240)

El itinerario entre Pamplona y Huesca está conformado por la Autovía del Pirineo (A-21) y la carretera N-240, formando el corredor natural hacia el este de la Comunidad Foral.

El crecimiento del tráfico ha sido mayor en el tramo correspondiente a la A-21 (5,4%) que en la N-240 (3,4%) pero, en ningún caso, ha sido muy elevado desde el 2000.

Corredor Pamplona-Castejón-Soria (AP-15, N-121 y N-113)

El corredor Pamplona-Castejón-Soria articula el sur de la provincia, uniendo Pamplona con la ribera del Ebro y el entrono de Tudela. La Autopista AP-15 conecta Pamplona con la AP-68 mientras que la N-121 hace un recorrido paralelo a la autopista hasta la AP-68, donde continúa con el nombre de N-113 hasta el límite de la Comunidad Foral con Soria.

Todo el corredor sirve de unión transversal del entrono del Ebro con la Autopista AP-68 y la Autovía A-68, que es paralela en el tramo de Tudela.

La evolución de los tráficos ha no ha sido homogénea en las distintas vías del corredor. Mientras que la Autopista AP-15 ha registrado incrementos moderados, entre el 3,5% y el 5%, la N-121 ha crecido con tasas superiores al 20% en algunos tramos, llegando al 23%. En la N-113 el aumento del tráfico ha sido mayor, con máximos próximos al 40% y nunca inferior al 20%. Si bien el incremento relativo es muy importante, numéricamente no ha significado tanto al ser, apenas, 6.500 veh./día la intensidad máxima registrada en la N-113.

Corredor Tudela-Tarazona (N-121C)

La conexión entre Tudela y Tarazona realizada por la carretera N-121-C ha crecido con incrementos constatados entre el 3,3% y el 4,6% entre el año 2000 y el 2007. Los tráficos, en el tramo de máxima intensidad, han evolucionado desde los 6.731 veh./día hasta los 8.420 veh./día.

Corredor del Ebro (A-68)

Paralelas al Ebro discurren la Autopista AP-68 y la Autovía A-68. En la A-68 los incrementos de tráfico han sido muy importantes, tanto numéricos como porcentualmente. Se ha evolucionado de un tráfico cercano a los 12.000 veh./día hasta casi los 20.000 en 2007, lo que supone un incremento máximo del 7%.

La Autopista AP-68 no forma parte de la Red de Carreteras de la Comunidad Foral al ser de competencia estatal.

Corredor Pamplona-Logroño (A-12, NA-112)

La Autovía A-12 y la carretera NA-112 forman el corredor que lleva desde Pamplona a Logroño, siguiendo con el esquema radial con origen en la capital.

En la Autovía se han producido incrementos de tráfico muy significativos, cercanos al 15% (de media), pero pudiendo llegar a casi al 20% para tráficos que oscilan entre los 22.000 veh./día y los

6.000 veh./día en los tramos más cercanos a Logroño.

En la carretera NA-112 el fenómeno ha sido el opuesto. Los tráficos se han reducido hasta en un 46% como consecuencia de la captación de medio y largo recorrido que ha tenido la Autovía.

Corredor Pamplona-Altsasu (AP-15 y A-10)

El itinerario de Pamplona a Altsasu articula el oeste de la Comunidad Foral, conectando la capital con el País Vasco. El primer tramo discurre por la Autopista AP-15 hasta Irurtzun, donde comienza la Autovía A-10 hasta el límite de la provincia.

El tráfico ha crecido moderadamente en el primer tramo (la AP-15), con incrementos menores al 5% en todos sus tramos. En la A-10 el incremento ha sido menor si cabe, con menos del 3% de aumento y volúmenes de 17.000 veh./día.

Corredor Irurtzun-San Sebastián (A-15)

Desde el final de la Autopista AP-15, en Irurtzun, comienza el ramal formado por la A-15 que conecta con San Sebastián. La evolución del tráfico en este itinerario ha sido muy irregular. Existen tramos que apenas han crecido, con un 0,55 de incremento, mientras que otros lo han hecho con tasas superiores al 8%, siendo el tráfico en todos ellos homogéneo (entre los 12.000 veh./día y los 15.000 veh./día).

Rondas de Pamplona y viario de penetración en Pamplona

La red de la Comarca de Pamplona está compuesta por la Ronda Este, recorrida por la PA-30, la Ronda Norte, formada también por la PA-30 y la Ronda Oeste, que la integran pequeños tramos de la PA-31, PA-34 y, básicamente, la A-15.

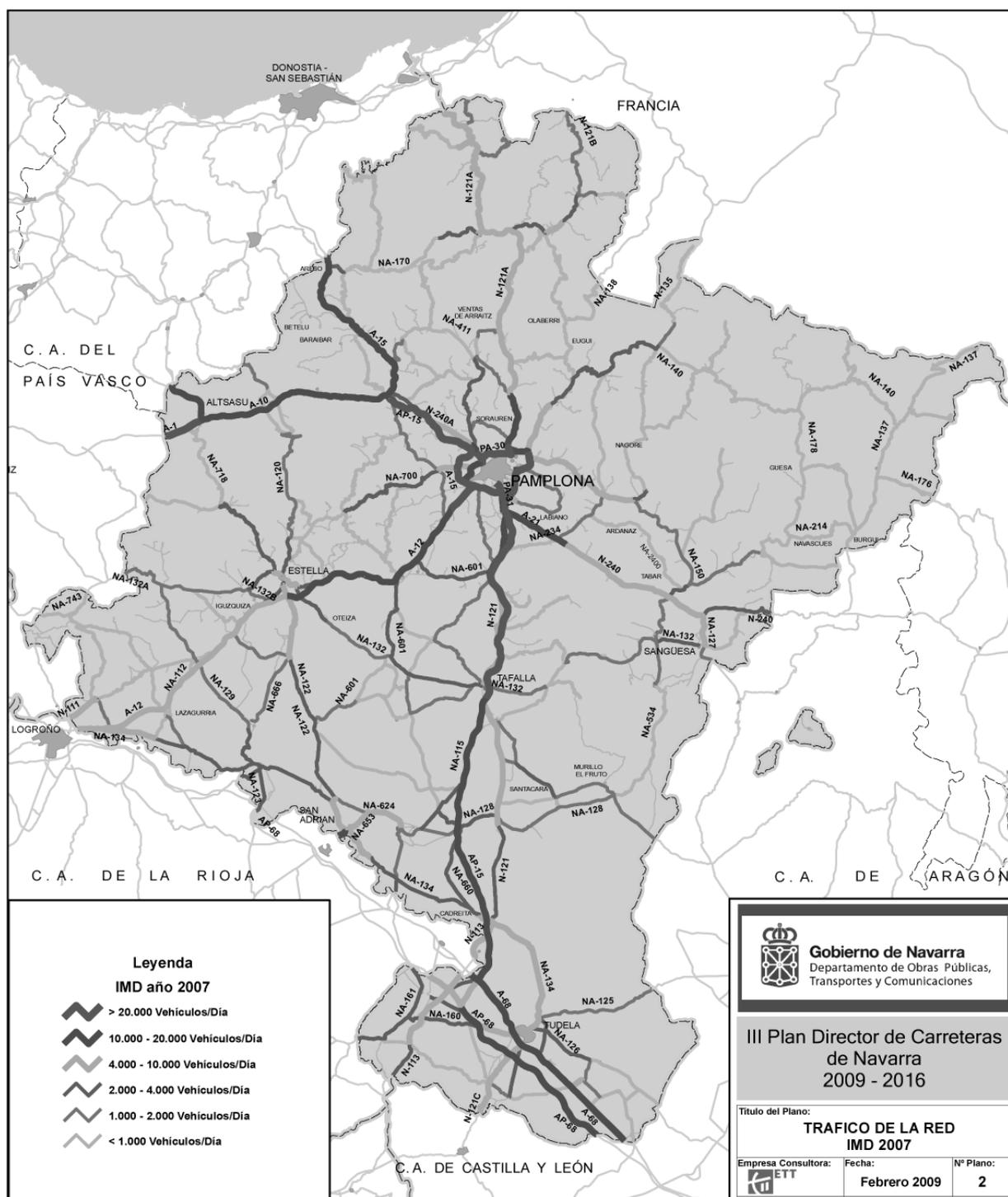
Las intensidades registradas en todas ellas son muy importantes, como sucede en los entornos de las grandes poblaciones, donde el tráfico de agitación se mezcla con el de largo recorrido. Varían de los 54.026 veh./día registrados en una estación de la PA-31 a valores menores a 10.000 en tramos de la PA-30 o la PA-34.

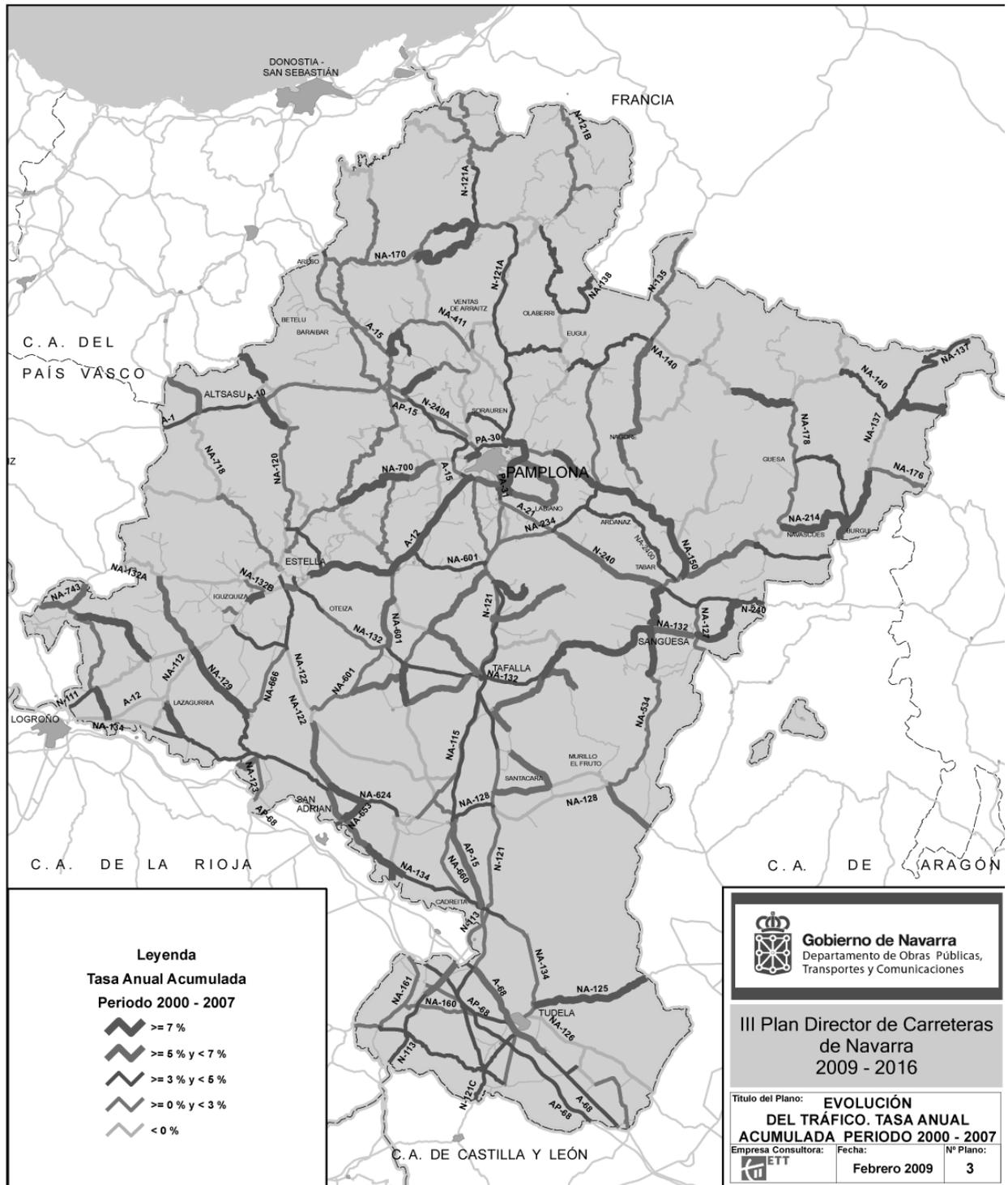
Los incrementos de tráfico durante los últimos años también son irregulares. En algunos puntos de la PA-34 el tráfico se ha mantenido casi constante (con tasas del 0,3%) mientras que en la PA-30 se ha llegado al 15,1% de aumento con una intensidad en 2007 de 41.599 veh./día.

En general, se aprecian crecimientos cercanos al 5% en la Ronda Oeste (A-15) y algo superiores en la Ronda Este (PA-30), aunque con mayores variaciones también (entre el 4,4% y el 15,1%).

9.5. NIVELES DE SERVICIO

Se calculan a partir de la obtención de los datos del Inventario 2009, junto con los datos de tráfico analizados anteriormente.





9.6. SEGURIDAD VIAL

El Gobierno de Navarra ha definido sus objetivos en materia de Seguridad Vial en dos documentos: Estrategia de Seguridad Vial y Datos de Accidentes y Tráfico para el año 2007. Los objetivos son los siguientes:

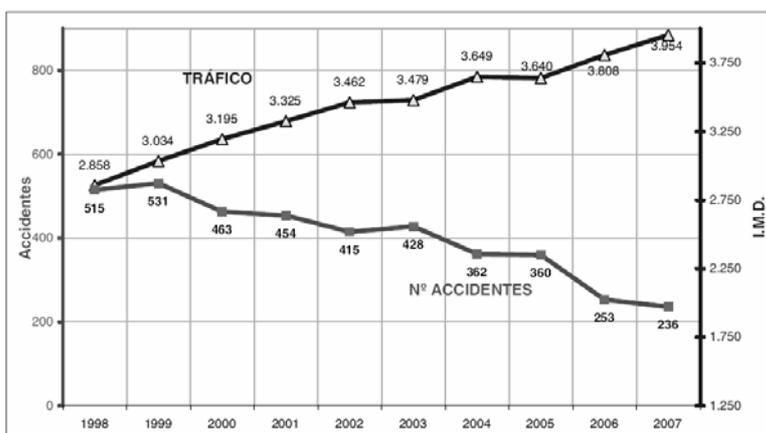
- reducción de la siniestralidad y fomentar la seguridad vial
- reducción del 50% de las víctimas para el año 2010

Tal y como ha recogido en su documento de **Estrategia Navarra de Seguridad Vial 2005-2012** editado por el Departamento de Presidencia, Justicia y Interior.

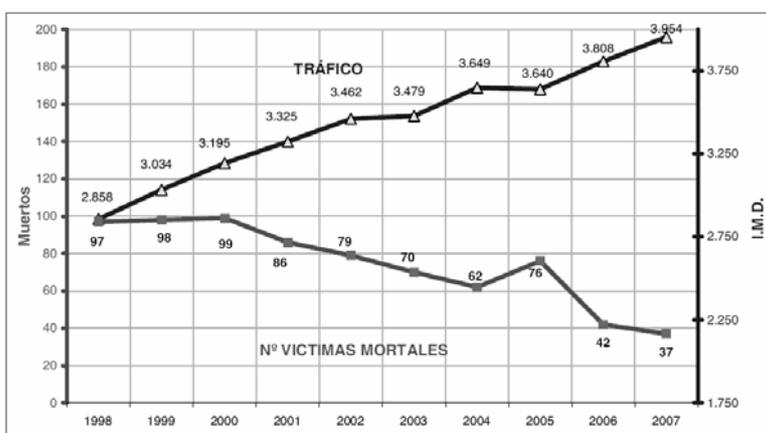
Como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley Foral 5/2007, de 23 de Marzo de Carreteras de Navarra en la que se modificó el catálogo de carreteras, no se ha podido realizar un estudio comparativo de las redes, teniéndose que limitar al conjunto.

Estudiando la evolución del tráfico y la accidentalidad en los últimos años se observa una mejora tanto en los índices de accidentalidad como de mortalidad en el conjunto de la Red y en cada una de ellas por separado. Se ha pasado de una intensidad media de 2.858 veh./día en 1998 a 3.954 veh./día en 2007, lo que supone un incremento del 38,3%.

RELACION		INTENSIDAD MEDIA DIARIA (vehiculos/día) - ACCIDENTES CON VICTIMAS									
ANO		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ACCIDENTES		515	531	463	454	415	428	362	360	253	236
I.M.D.		2.858	3.034	3.195	3.325	3.462	3.479	3.649	3.640	3.808	3.954



RELACION		INTENSIDAD MEDIA DIARIA (vehiculos/día) - VICTIMAS MORTALES									
ANO		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
MUERTOS		97	98	99	86	79	70	62	76	42	37
I.M.D.		2.858	3.034	3.195	3.325	3.462	3.479	3.649	3.640	3.808	3.954



A pesar del aumento constante de tráfico desde el año 1998, los accidentes con víctimas y con víctimas mortales se han reducido de forma constante.

También se ha estudiado la evolución de los índices de peligrosidad (IP) y de mortalidad (IM) en el mismo periodo, definiéndose como:

Índice de peligrosidad:

$$IP = \frac{NAV \times 10^8}{IMD \times 365 \times L}$$

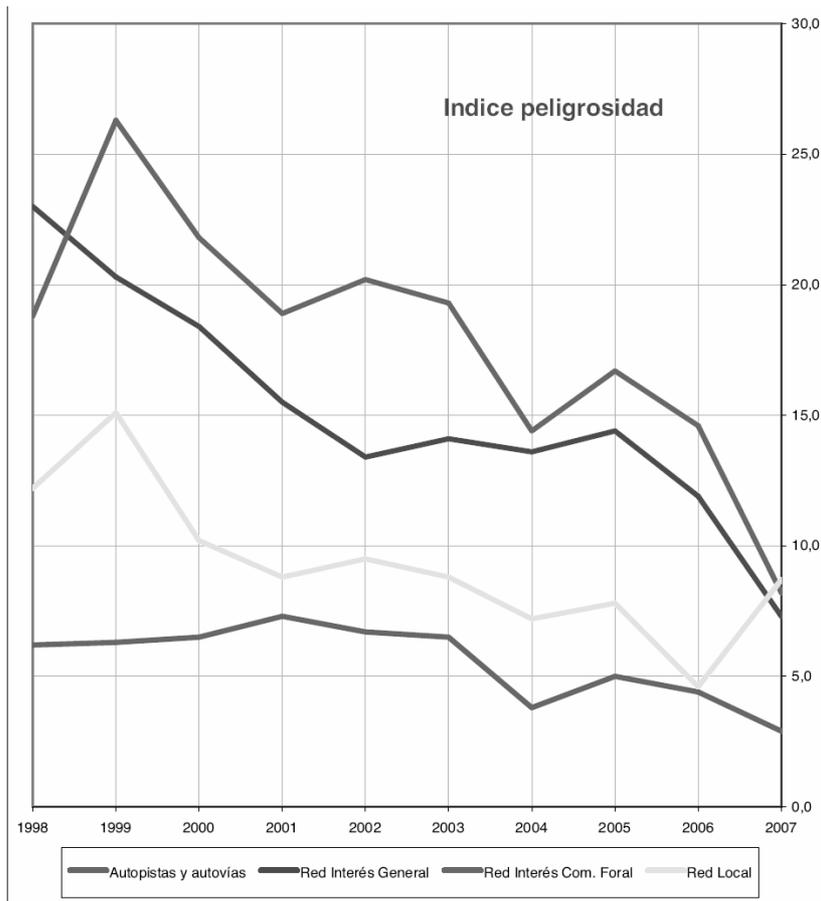
Siendo NAV el Número de Accidentes con Víctimas, IMD la Intensidad Media Diaria y L la Longitud del tramo

Índice de mortalidad:

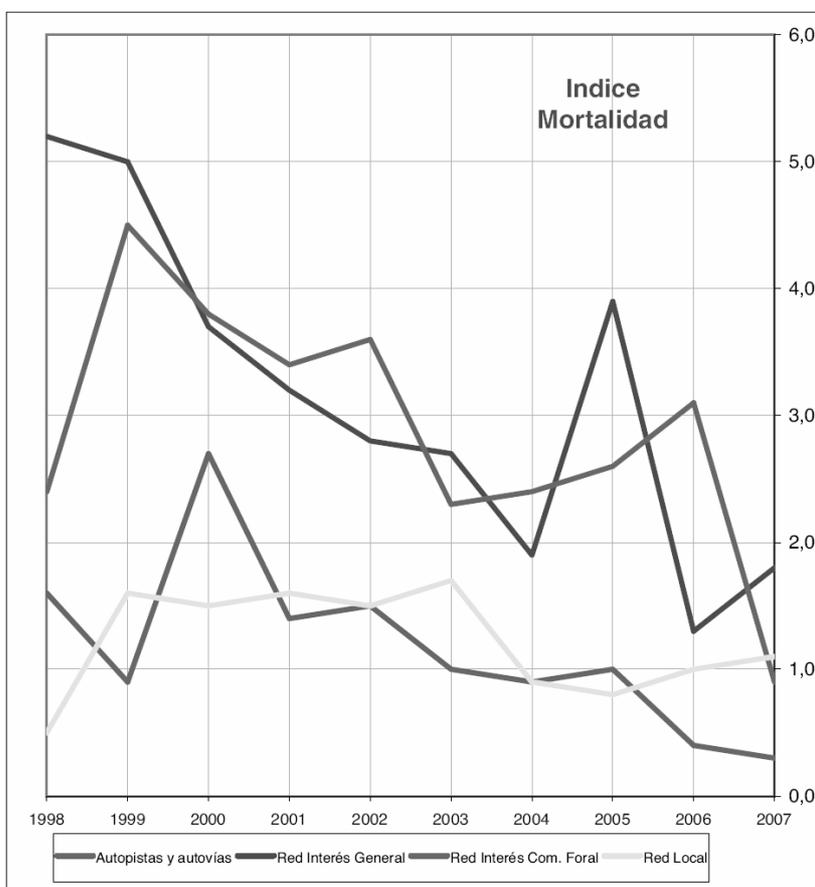
$$IM = \frac{VM \times 10^8}{IMD \times 365 \times L}$$

Siendo VM la Víctimas Mortales, IMD la Intensidad Media Diaria y L la Longitud del tramo.

INDICE DE PELIGROSIDAD EN LAS CARRETERAS DE LA COMUNIDAD FORAL										
AÑO	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Autopistas y autovías	6,2	6,3	6,5	7,3	6,7	6,5	3,8	5,0	4,4	2,9
Desdobladas										5,5
Altas Prestaciones										11,4
Red Interés General	23,0	20,3	18,4	15,5	13,4	14,1	13,6	14,4	11,9	7,3
Red Interés Com. Foral	18,8	26,3	21,8	18,9	20,2	19,3	14,4	16,7	14,6	8,2
Red Local	12,2	15,1	10,2	8,8	9,5	8,8	7,2	7,8	4,6	8,7



INDICE DE MORTALIDAD EN LAS CARRETERAS DE LA COMUNIDAD FORAL										
AÑO	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Autopistas y autovías	1,6	0,9	2,7	1,4	1,5	1,0	0,9	1,0	0,4	0,3
Desdobladas										0,4
Altas Prestaciones										0
Red Interés General	5,2	5,0	3,7	3,2	2,8	2,7	1,9	3,9	1,3	1,8
Red Interés Com. Foral	2,4	4,5	3,8	3,4	3,6	2,3	2,4	2,6	3,1	0,9
Red Local	0,5	1,6	1,5	1,6	1,5	1,7	0,9	0,8	1,0	1,1



Ambos índices tienen una tendencia descendente desde 1998 con algunos aumentos puntuales como el que se observa en la Red Local en el periodo de 2006 a 2007. No existen series históricas de las Vías Duplicadas y de las carreteras de Altas Prestaciones, por lo que no están reflejadas en los gráficos.

El Índice de Peligrosidad ha descendido en el conjunto de la Red de carreteras un 68,9% desde 1998 hasta 2007. El Índice de Mortalidad ha registrado una reducción equivalente, 76% de descenso en el mismo periodo.

Estudiándolo por redes, los índices más bajos, tanto de peligrosidad como de mortalidad, se registran en las Autopistas y Autovías, seguidas muy de cerca por la Red Local. En el extremo opuesto se encuentran la Red de Interés General y la Red de Interés de la Comunidad Foral, con unos superiores y muy similares entre ellos. En estas dos redes, a pesar de su mayor peligrosidad, se observa un mayor descenso de los accidentes y las víctimas que en las Autopistas, Autovías y en la Red Local.

Al no existir datos de las Vías Desdobladas y de las Carreteras de Altas Prestaciones, no es

posible llevar a cabo el análisis de la evolución en la última década.

La estrategia del Gobierno Foral para conseguir los objetivos marcados (reducción de la siniestralidad y fomentar la seguridad vial y reducción del 50% de las víctimas para el año 2010) se centra en la reducción de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) y los Tramos Potencialmente Peligrosos (TPP). Se van a sustituir, como experiencia piloto y en tramos puntuales, los postes metálicos de sujeción de paneles direccionales y señales, por postes fabricados con fibra de vidrio cuyo comportamiento, en caso de impacto de un vehículo o de una persona, puede resultar menos lesivo.

En la actualidad existen 8 tramos catalogados como TCAs; en 7 de ellos se han previsto mejoras de señalización y balizamiento que se realizarán en el presente año. El TCA restante tiene un proyecto redactado para la remodelación de una intersección, cuya obra también está prevista para el 2008.

Respecto a los Tramos de Concentración de Accidentes de motoristas (TCAm), hay 3 catalogados en los que se llevarán a cabo actuaciones de colocación de barreras de seguridad.

